

ANNEE 1931

No **21**

THÈSE
POUR LE
DOCTORAT VÉTÉRINAIRE
(DIPLOME D'ÉTAT)

Soutenue devant la Faculté de Médecine de Paris en 1931

PAR

JEAN-PIERRE-MARIE CORNEC

Né le 30 Août 1906 à Plouédern (Finistère)

L'Exportation du Cheval Breton
et particulièrement de celui du Finistère

JURY :

Président **M. GOSSET**, Professeur à la Faculté de Médecine

Assesseurs	{	MM. DECHAMBRE	{	Professeurs à l'Ecole Nationale Vétérinaire d'Alfort.
		ROBIN		

**ÉDITIONS ET PUBLICATIONS
CONTEMPORAINES - PIERRE BOSSUET
47. RUE DE LA GAITÉ - PARIS - 14^e**

1931

L'Exportation du Cheval Breton

et particulièrement de celui du Finistère

A MON PÈRE ET A MA MÈRE

Faible témoignage de ma profonde affection et
de ma grande reconnaissance.

A MES FRÈRES ET A MA SŒUR

A MA BELLE-SŒUR ET A SA FAMILLE

A TOUS MES PARENTS ET AMIS

A MON PRÉSIDENT DE THÈSE
MONSIEUR LE PROFESSEUR GOSSET
Grand Officier de la Légion d'Honneur.

A MONSIEUR LE PROFESSEUR DECHAMBRE

Officier de la Légion d'Honneur
Qui nous a donné les directives de ce travail et
n'a cessé de nous prodiguer ses conseils éclairés.

A MONSIEUR LE PROFESSEUR ROBIN
Chevalier de la Légion d'Honneur

Hommage reconnaissant

A MONSIEUR LE PROFESSEUR MOUSSU

Officier de la Légion d'Honneur

Qui nous a fait le grand honneur de nous
accepter dans son Laboratoire,

*Témoignage de notre reconnaissance et de notre
respectueuse admiration.*

A MES MAITRES DE L'ÉCOLE D'ALFORT

A MONSIEUR BLÉAS

Directeur de la « *Bretagne Hippique* »

Qu'il veuille bien trouver ici l'expression de notre
vive gratitude pour les documents et les clichés
qu'il a si aimablement mis à notre disposition.

A TOUS CEUX QUI NOUS ONT AIDE DANS NOTRE TACHE

AUX ÉLEVEURS BRETONS

ANNEE 1931

N°

THÈSE
POUR LE
DOCTORAT VÉTÉRINAIRE

(DIPLOME D'ÉTAT)

Soutenue devant la Faculté de Médecine de Paris en 1930

PAR

JEAN-PIERRE-MARIE CORNEC

Né le 30 Août 1906 à Plouédern (Finistère)

L'Exportation du Cheval Breton
et particulièrement de celui du Finistère

JURY :

Président M. GOSSET, Professeur à la Faculté de Médecine

Assesseurs :	{	MM. DECHAMBRE	{	Professeurs à l'École Nationale
		ROBIN		Vétérinaire d'Alfort.

ÉDITIONS ET PUBLICATIONS
CONTEMPORAINES - PIERRE BOSSUET
47. RUE DE LA GAITÉ - PARIS - 14^e

1931

Personnel Enseignant de l'Ecole Vétérinaire d'Alfort

Directeurs honoraires : MM. P.-J. CADIOT et H. VALLÉE

Directeur : M. E. NICOLAS

Professeurs honoraires : MM. G. BARRIER, Inspecteur général
honoraire des Ecoles Vétérinaires, P.-J. CADIOT, H. VALLÉE.

PROFESSEURS ET CHARGÉS DE COURS

Anatomie descriptive des animaux domestiques	MM.
Physiologie, thérapeutique générale	BRESSOU.
Physique et Chimie médicales, toxicologie, pharmacie	MAIGNON.
Parasitologie et maladies parasitaires, cli- nique ; Zoologie	NICOLAS.
Pathologie médicale des équidés et des car- nassiers, clinique ; sémiologie et propédeu- tique, jurisprudence	HENRY.
Pathologie chirurgicale des équidés et des car- nassiers, clinique ; anatomie chirurgicale, médecine opératoire et ferrure	ROBIN.
Pathologie bovine, ovine, caprine, porcine et aviaire, clinique ; médecine opératoire, obs- tétrique	COQUOT.
Pathologie générale et microbiologie, mala- dies microbiennes et police sanitaire, cli- nique	LESBOUYRIES.
Histologie et embryologie, anatomie patholo- gique ; autopsies	PANISSET.
Zootéchnie et économie rurale	PETIT.
Agronomie, botanique et hygiène ; matière mé- dicale	DECHAMBRE. DECHAMBRE et HENRY.
Industrie et contrôle des produits d'origine animale	VERGE.

PROFESSEUR AGRÉGÉ

M. LESBOUYRIES

CHEF DE TRAVAUX AGRÉGÉ

M. SIMON ET.

CHEFS DE TRAVAUX

M. MONVOISIN. — MOUSSU (R.). — VALADE

La Faculté de Médecine et l'Ecole Vétérinaire déclarent que
les opinions émises dans les dissertations qui leur sont présen-
tées, doivent être considérées comme propres à leurs auteurs et
qu'elles n'entendent leur donner ni approbation, ni improba-
tion.



INTRODUCTION

« Le vétérinaire rural, surtout, joue un rôle considérable. Non seulement il est le médecin des animaux... mais il est le conseiller des agriculteurs dans la sélection des animaux, dans le perfectionnement des races animales, dans l'hygiène de la ferme ».

(M. Paul FEUGA, *Maire de Toulouse.*)

Né et placé durant notre jeunesse dans un milieu d'élevage intensif, nous nous sommes de bonne heure vivement intéressé à la production et à l'exploitation du cheval.

A la fin de la guerre, nous avons assisté aux assauts livrés contre lui par le moteur, et, au début, écoutant certains prophètes, nous avons douté de l'avenir même de la « plus noble conquête de l'homme »... Ce pessimisme n'a pas été de longue durée. Le cheval breton a soutenu

très honorablement la lutte ; il a opposé à l'extension de la traction mécanique une belle résistance.

Bien plus son élevage a pris dans le département du Finistère un essor considérable et en peu d'années il y a atteint son importance d'avant-guerre.

La cause de ce rétablissement rapide, qui étonne lorsque l'on considère les crises qui ont frappé d'autres élevages moins privilégiés, a été une *exportation* dont l'intensité a dépassé toutes les prévisions. Car « la certitude de placement est la première condition de la production ».

L'objet et le but de notre travail a été d'expliquer et d'exposer cette exportation, de la commenter en faisant ressortir à chaque occasion les idées et les faits susceptibles de guider les éleveurs dans l'orientation à donner à leur élevage afin de conserver les débouchés acquis et en gagner de nouveaux.

Nous avons envisagé particulièrement l'exportation du Finistère, département qui occupe dans l'élevage breton une place prépondérante. Par sa population chevaline élevée, cette région se classe de loin au premier rang des départements français et elle assure à elle seule près de la moitié de la production bretonne. En outre, le Finistère est sans contredit le dépositaire des meilleurs sujets de la Bretagne et par voie de conséquence *il est le centre des transactions où les étrangers viennent faire leurs achats.*

Nous avons divisé ce travail en deux parties nettement distinctes.

La première est une sorte d'entrée en matière ; elle traite des conditions générales que doivent remplir les

animaux reproducteurs de toute espèce pour acquérir des débouchés à l'extérieur.

La seconde partie est une application des conditions générales d'exportation au cheval breton. Après avoir décrit la production chevaline dans le Finistère, en insistant sur l'évolution qu'elle a subie en ces dernières années, nous répondons à la question : pourquoi le cheval breton s'exporte-t-il ?

Ensuite nous passons en revue les principaux pays importateurs de chevaux bretons et plus loin nous examinons les possibilités d'autres débouchés. Dans un dernier chapitre nous essayons de synthétiser les faits saillants de cette exportation afin d'en dégager la voie à suivre pour les éleveurs.

PREMIÈRE PARTIE

Conditions générales de l'exportation d'un reproducteur

Conditions générales de l'exportation d'un reproducteur

La question de reproducteurs a de tout temps préoccupé les différents élevages tant de bovins, ovins ou porcins que celui de l'espèce chevaline ; dans toutes les branches de cette industrie animale, on a recherché par le choix judicieux de bons reproducteurs à augmenter le rendement.

Ce problème économique présente à notre époque d'après-guerre une acuité nouvelle. La concurrence a obligé le producteur à mettre tous les atouts de son côté pour lutter avantageusement sur le marché ; c'est ce qui a provoqué la *spécialisation* à outrance, qui est une des caractéristiques des temps modernes.

Par la spécialisation, on accroît la qualité de ses produits et on en obtient un écoulement plus facile en même temps qu'une vente plus rémunératrice. La vache laitière est devenue une véritable « usine à lait », l'animal de boucherie est d'une rare précocité et atteint des rendements merveilleux.

Dans l'élevage chevalin, la spécialisation revêt une forme particulière ; on tend à produire un cheval que la guerre a mis en vedette : le *cheval de trait*, et, parmi celui-ci, le cheval de trait moyen, cheval cultural répondant à de nombreux besoins, est le plus apprécié. Le che-

val de luxe a été supplanté par l'automobile, le cheval de selle a vu ses emplois se restreindre.

Partout donc on recherche le meilleur, soit par la sélection, méthode longue, difficile et inopérante dans les élevages encore médiocres, soit surtout par le croisement, par l'apport d'un sang nouveau qui infuse à la race indigène ses propres qualités.

Nous ne pouvons ignorer l'importance économique du choix de reproducteurs d'élite pour le pays importateur : l'évolution de toute une race, voire même du cheptel, en dépend. Si en outre nous tenons compte des sacrifices financiers élevés consentis par l'acheteur pour se procurer ces géniteurs, nous ne nous étonnerons point des exigences qu'il émet lorsqu'il s'approprie ces animaux.

Pour répondre à ces exigences de l'acquéreur, la race et l'individu doivent satisfaire à de multiples conditions. Nous allons étudier successivement les conditions relatives à la race et celle intéressant l'individu et nous terminerons par un aperçu rapide des moyens de propagande dont disposent les éleveurs pour faire connaître à l'étranger leur production.

CHAPITRE I

Race et Individu

A. — Race

« Pour qu'une race gagne du terrain, soit dans son propre pays, soit dans des régions plus ou moins éloignées et à l'étranger, il faut qu'elle possède de sérieuses qualités » (Dechambre). Un acclimatement facile, une puissance héréditaire développée, une aptitude nettement définie : tels sont les principaux facteurs sur lesquels tablera l'acheteur dans le choix si délicat de la race.

1° *Acclimatement.*

La condition essentielle, sine qua non, de l'exportation d'une race *est sa faculté d'adaptation à un milieu nouveau*

sans qu'elle perde ses aptitudes initiales : fécondité et formes zootechniques ; c'est ce que l'on désigne sous le nom d'acclimatement.

De nombreux agents semblent se liquer contre l'émigration de l'animal : nous avons d'abord les fatigues d'un long voyage dans un wagon ou un navire où il est souvent mal soigné et surtout mal abreuvé ; débarqué, il est soumis aux influences d'un climat ou plus rigoureux ou au contraire plus chaud.

Ajoutons l'indifférence qu'il manifestera les premiers jours à l'égard d'une alimentation nouvelle pour lui, un entourage de personnes étrangères qui parfois le brutalisent, et nous aurons l'explication du déséquilibre organique qui frappe l'animal à son arrivée au pays étranger. Les grandes fonctions sont fortement atteintes ; il en résulte une faiblesse générale et une dépression intense.

A cet exposé nous comprenons facilement la résistance et la malléabilité que doit posséder une race pour s'acclimater et être ainsi l'objet d'une exportation suivie.

Certains animaux ne peuvent résister à cette coalition des divers agents et contractent les maladies du pays contre lesquelles ils ne sont point immunisés à l'encontre des bêtes indigènes ; il s'ensuit alors une mortalité assez élevée causant ainsi un préjudice considérable.

D'autres enfin, moins profondément troublés dans leurs organes essentiels, ne s'adaptent pas cependant complètement : ils dégénèrent, perdent leurs aptitudes et leur conformation extérieure et ne donnent que des produits médiocres.

Ces races, qui succombent à la crise d'acclimatement,

ou deviennent stériles ou encore perdent leurs formes zootechniques, sont appelées *topopolites* ; elles ne retiennent évidemment pas l'attention de l'acheteur.

Dans les diverses espèces domestiques, on rencontre des races topopolites : la race bovine de Salers, l'ancien cheval flamand, le porc craonnais, le chien épagneul, etc...

Mais heureusement d'autres races, nombreuses en France, supportent sans faillir l'épreuve de l'acclimatement. Dans l'espèce bovine, la race normande prospère en Argentine, la limousine est appréciée au Brésil, la bretonne pie-noire et la tarentaise sont recherchées en Afrique du Nord ; parmi les races chevalines, la percheronne, l'ardennaise, la bretonne s'acclimatent bien dans les divers pays où elles sont exportées ; ce sont des *racés cosmopolites*.

Mais le plus bel exemple d'une adaptation complète à tous les milieux nous est fourni par une race ovine : le mérinos. Il a émigré de son pays d'origine l'Afrique du Nord pour peupler successivement l'Europe, l'Amérique et l'Australie, et maintenant on n'en compte pas moins de cent millions de têtes dans le monde entier.

2° Puissance héréditaire.

Cette faculté d'acclimatement si parfaite soit-elle ne saurait à elle seule décider l'acheteur à porter ses préférences sur une race ; il faut que celle-ci puisse perpétuer dans sa descendance les qualités qui ont été à l'origine de son exportation. Pour justifier les espoirs fondés sur les croisements, les produits devront être nettement améliorés,

supérieurs aux spécimens de la race locale. Et pour parvenir à ces résultats on aura recours à des reproducteurs dont les caractères ethniques fixés de temps immémorial sont devenus immuables et se perpétuent de père en fils ; en d'autres termes *les reproducteurs appartiendront à des races de vieille souche dont l'apanage est une dominance héréditaire nettement développée.*

Mais cette qualité de raceur exige, outre l'ancienneté, *la pureté de la race* : il est évident que les sujets issus de croisements même rationnels transmettront d'une façon irrégulière et infidèle les caractères instables qu'ils ont hérités de l'une et de l'autre race. A cette notion de puissance héréditaire on n'attache souvent qu'une trop faible importance ; elle mérite cependant d'être prise en considération et les éleveurs doivent être imbus de cette idée qu'une race pure, gardée à l'abri de croisements capricieux et inconsidérés, possède aux yeux des étrangers une valeur incomparable.

3° *Aptitude.*

Le troisième facteur qui guide l'acheteur dans le choix de la race est fonction du but qu'il se propose d'atteindre, du sens d'amélioration qu'il a en vue. La spécialisation, conséquence inéluctable des conditions actuelles du marché, a pour objet une production meilleure et par là plus rémunératrice : une plus grande quantité de lait, un meilleur rendement en viande, une toison soyeuse et fournie. Mais pour transformer rapidement un élevage vers une production déterminée, on est obligé de faire appel à des reproducteurs appartenant à une *race perfectionnée, sé-*

lectionnée en vue d'un rendement supérieur, race où les aptitudes à une production sont portées à un niveau très élevé.

Cette « adaptation professionnelle », fin ultime de la spécialisation, caractérise les différents élevages français.

La production chevaline tend vers un modèle bien défini : le cheval de trait moyen, apte au service semi-gros semi-rapide, d'entretien économique et à emplois multiples ; il est encore appelé cheval cultural. cheval agricole.

Ce type est représenté en France par les races percheronne, ardennaise et bretonne, cette dernière étant à la limite du trait moyen et du trait léger.

La vogue du cheval agricole résulte des changements économiques qui ont suivi la fin des hostilités. Le tracteur, auquel on prédisait une forte expansion, a été bien vite abandonné par suite de son entretien coûteux et difficile ; le cheval de culture a repris sa place et cela avec d'autant plus d'intensité que la terre mieux cultivée exige un plus grand nombre de moteurs animés.

L'armée de son côté s'est approvisionnée en chevaux du même modèle, chevaux qui ont fait leur preuve pendant la guerre.

Il n'en a pas été de même pour le cheval de gros trait qui, dans les villes, a trouvé dans la traction motrice un redoutable concurrent, ni pour le cheval d'attelage qui a cédé le pas à l'automobile, ni enfin pour le cheval de selle dont les débouchés sont tout à fait réduits.

Le modèle de trait moyen représente donc actuellement pour l'espèce chevaline le format idéal recherché dans les élevages de nombreux pays.

B. — Individu

Quelle que soit la race à laquelle il appartienne, le reproducteur devra, pour assurer la réussite économique de l'exportation, comporter un ensemble de qualités se référant à l'âge, à l'état de santé et aux tares, à la conformation et à la généalogie.

1° *Age.*

Dans un paragraphe précédent, nous avons insisté longuement sur l'importance primordiale de l'acclimatement ; rien ne saurait donc être négligé pour rendre l'adaptation de l'animal aussi parfaite que possible, pour réduire au minimum la crise d'acclimatement.

C'est à ce point de vue que la question de l'âge nous intéresse.

Les animaux jeunes sont souples et malléables et offrent peu de prise aux troubles organiques qui accompagnent généralement l'exil ; la crise morale est peu sévère. Les adultes au contraire, qui portent, si on peut dire, gravée en eux l'empreinte du sol natal, ne supportent pas sans graves perturbations leurs nouvelles conditions d'existence, perturbations qui se manifestent généralement par la stérilité.

Cependant gardons-nous d'exporter de trop jeunes animaux qui ne pourraient supporter les fatigues d'un long déplacement, résister aux maladies, et dont le développement serait influencé par le nouveau milieu. Au Canada on interdit l'entrée aux étalons de moins de trois ans.

L'âge propice à l'exportation est de 9 à 15 mois pour les bovins et de 2 à 4 ans pour les chevaux.

2° *Etat de santé et tares.*

La résistance de l'animal est soumise à une rude épreuve durant le voyage et pendant l'acclimatation et la moindre défaillance peut avoir des conséquences désastreuses ; aussi choisira-t-on des reproducteurs vigoureux, en parfait état de santé, ce qui se reconnaît à l'aspect extérieur.

Les tares, qui intéressent particulièrement les chevaux, sont les affections osseuses, le cornage, la fluxion périodique, etc... Elles seront des causes de rejet immédiat, car si l'hérédité des tares n'est pas démontrée, il est cependant admis qu'il existe une hérédité de terrain : *les produits naissent avec une prédisposition à ces tares.*

3° *Conformation.*

La conformation du reproducteur est à envisager à un double aspect : du point de vue des caractères ethniques communs à tous les individus d'une même race, et du point de vue des caractères particuliers propres à chaque individu.

Le sujet possèdera à un très haut degré les caractères et les qualités de la race ; il en sera un type bien représentatif, et le moindre reflet de parenté étrangère suffira à l'éliminer.

Les caractères individuels désirables sont conditionnés par la destination de l'animal ; tous ils tendront à le rapprocher du modèle idéal qui donne le maximum de ren-

dement : une ossature très fine sera appréciée chez un animal de boucherie, une bonne musculature alliée à des aplombs réguliers et des articulations solides sont indispensables chez les animaux de travail ; on recherchera donc *une conformation répondant le mieux possible à une aptitude définie*.

4° Généalogie.

Plus importantes que tout ce qui précède sont les qualités de raceur du géniteur, et cela se conçoit aisément puisque le sujet est destiné à la reproduction.

Evidemment en choisissant une race bien fixée on s'assure déjà une puissance héréditaire appréciable, mais des constatations nombreuses démontrent l'insuffisance de ce facteur : un produit de croisement peut ne refléter que les caractères d'un des parents et être ainsi considéré comme un animal de race pure.

C'est pourquoi l'acheteur exige des garanties sur l'origine des animaux qu'il se procure. Mais qui est-ce qui peut certifier l'origine exacte et détaillée d'un reproducteur ? Les déclarations du vendeur directement intéressé dans l'affaire ne seront pas prises en considération. Il faut des informations précises relatives à l'authenticité des origines, et seul un livre généalogique, « sorte de registre de l'état civil de l'élite de la production », renseignera sûrement et complètement sur l'*ascendance* du reproducteur.

On a donné une appellation spéciale au livre des origines suivant les espèces animales ; nous avons le Stud-

Book de l'espèce chevaline, le Herd-Book de l'espèce bovine, le Pig-Book de l'espèce porcine, etc...

Il existe par race un livre généalogique tenu par une société légalement constituée dont la sincérité ne saurait être mise en doute ; et les certificats dont sont munis les animaux inscrits sur ce registre offrent à l'acheteur toute la garantie souhaitable sur leurs origines.

Le Stud-Book du cheval de trait français comporte à notre avis une imperfection regrettable dont les conséquences ont porté un grave préjudice à l'élevage breton. Le statut de ce Stud-Book, constitué pour empêcher les croisements disparates entre le cheval de trait et le cheval de sang, refuse l'inscription au livre d'origines des produits de ces croisements, mais il autorise l'inscription à titre initial de sujets dont le père et la mère sont de la catégorie trait *même s'ils n'appartiennent pas à une même race* ; si bien que le livre généalogique qui devrait être toujours un critérium de la pureté de race est dans certains cas tout simplement une garantie de la véracité des origines mentionnées sur les cartes individuelles de naissance.

Les Anglais n'ont pas commis cette erreur ; le « Pedigree certificate » n'est délivré qu'à des reproducteurs strictement *de race pure*. C'est une des raisons qui ont le plus contribué au développement de l'exportation de reproducteurs de races anglaises dans l'Amérique du Sud.

Outre la garantie qu'elle procure à l'acheteur, l'inscription au livre des origines lui confère un avantage pécunier immédiat ; certains pays comme l'Espagne diminuent sensiblement les droits de douane à l'entrée de reproducteurs de pure race munis de certificats ; d'autres pays, tels

les Etats-Unis, suppriment complètement ces mêmes droits.

De plus en plus on constate un engouement marqué pour le reproducteur d'élite de race pure ; pour s'en approprier des propriétaires n'hésitent pas à engager des sommes considérables ; en 1924, à l'Exposition internationale de Palermo (Argentine), un taureau, descendant d'une longue et glorieuse lignée certifiée par le livre d'origines, atteignit à la vente aux enchères le prix fabuleux de cinq millions et demi de francs.

La valeur que l'on attache à cette garantie fait prévoir que dans un avenir prochain l'étranger n'achètera que des reproducteurs munis de certificats d'inscription au livre des origines, certificats qui sont garants de l'authenticité des origines et, il le faudrait aussi, de la pureté de la race.

CHAPITRE II

De la Propagande au Service de l'Exportation

En matière d'exportation, la maxime « aide-toi, le ciel t'aidera » garde toute sa portée pratique. Il ne suffit pas de posséder des produits de première qualité, défiant même toute concurrence, il faut les faire connaître pour leur trouver des débouchés. La réclame est devenue un à-côté indispensable de toute production. Les sommes prodigieuses qui lui sont consacrées chaque année par les industriels et commerçants témoignent de son importance.

Les éleveurs français n'ont pas apprécié à sa valeur cette arme si puissante ; ils n'en ont pas saisi, à l'encontre des Anglais, ses possibilités d'action et ne l'ont pas suffi-

samment utilisée pour la conquête des marchés. Seuls les éleveurs des races chevalines percheronne et anglo-normande, des races bovines charollaise, normande et peut-être limousine ont su, par une habile propagande, s'attirer des clients.

Les modalités de la propagande sont extrêmement variées : nous nous contenterons de signaler les trois principales :

- les brochures et les photographies,
- les représentations cinématographiques,
- les expositions.

1° Brochures et photographies.

La brochure est le moyen le plus facile et le moins onéreux de propagande, et aussi le plus anciennement employé : c'est l'écho qui diffuse au-delà des frontières les caractères et les qualités d'une race et en commence la renommée. Elle a l'inconvénient de ne pas atteindre la masse du peuple qui est peu portée à lire et de ne s'adresser ainsi qu'à une partie de la société.

Si à la brochure on adjoint les photographies des meilleurs spécimens de la race, le résultat sera plus appréciable ; les images laissent une impression plus concrète, mieux fixée dans l'esprit des personnes et ont l'avantage d'attirer l'attention même des illettrés.

Qu'il me soit permis de signaler ici la publicité si bien-faisante faite à l'étranger en faveur du cheval breton par un livre richement illustré : « Les chevaux bretons », de M. Bléas, directeur de la Bretagne Hippique et aussi par

les nombreuses photographies du même auteur, « le grand imagier de la race bretonne » comme l'a justement appelé M. Ollivier, alors Inspecteur général des Haras.

2° Représentations cinématographiques.

Le cinéma est une méthode moderne dont les chefs d'industrie usent largement pour leur réclame. L'élevage n'en a profité que dans une mesure tout à fait restreinte. M. le Professeur Dechambre l'a employé pour la première fois en 1924 à l'Exposition internationale de Palermo (Argentine) au profit de l'élevage français. Il fit passer devant les yeux charmés des éleveurs argentins les meilleurs sujets de nos belles races chevalines de demi-sang limousine et normande, et de la race bovine charollaise ; cette innovation obtint un succès mérité. Il est souhaitable que ce procédé de propagande se vulgarise au bien de notre cheptel ; il n'est pas douteux qu'il récompense au centuple les éleveurs qui oseront l'utiliser en faveur de leur production, car comme le dit si bien le vieil adage latin « *Audaces fortuna juvat* ».

3° Expositions.

La participation aux expositions nationales et surtout internationales est la meilleure source de réclame pour une race. L'éleveur étranger a la possibilité d'apprécier lui-même au point de vue de leur format, de leur allures ou de leur rendement les représentants des diverses races exposées ; il les compare à loisir et la vente aux enchères à la fin de l'exposition lui permet d'acquérir les reproduc-

teurs qui lui ont plu et d'en faire un essai qui confirmera ou infirmera la réputation de la race entière.

Il s'ensuit que l'exposition est une arme à double tranchant dont les conséquences portent sur tout l'élevage ; il est donc indispensable de lui donner une préparation soignée et réglée.

La première règle à suivre est de n'amener qu'un *nombre limité de reproducteurs* ; c'est une simple question de prudence : une crise d'achat à la vente aux enchères causerait des pertes assez sensibles si le nombre de sujets exposés était élevé.

Le second point auquel on se conformera est relatif au *choix des individus*. Assurément les conditions que nous avons énoncées à propos de l'exportation seront remplies. Mais une autre considération, très importante, doit guider l'exposant dans son choix : c'est celle du format, des aptitudes qui sont recherchés par la clientèle que l'on sollicite ; on va au devant d'un échec certain en présentant par exemple un cheval de trait légèr si les éleveurs demandent un cheval de gros trait. En même temps on tiendra compte des désirata particuliers à chaque pays ; c'est ainsi que les Etats de l'Amérique du Sud veulent des chevaux à robe foncée, des bovins à mufle pigmenté ; la présence de trois balzanes discrédite un cheval au Brésil.

Le principal obstacle à ces expéditions est d'être onéreuses, aléatoires et d'exiger des fonds importants. L'initiative privée la plus louable, outre le défaut d'être isolée et de ne revêtir aucun caractère officiel, est insuffisamment appuyée de capitaux et de propagande. Au contraire une organisation puissante d'élevage, un *Syndicat d'exporta-*

tion, tel qu'il en existe dans le Limousin, le Charollais et le Perche, s'impose par son autorité, par ses ressources (Aud'hui) et par ses connaissances spéciales en vue du choix si délicat des animaux.

Un exemple du plus haut intérêt nous a été donné par un syndicat d'éleveurs bretons. Constitué pour faire participer à l'Exposition internationale de Buenos-Ayres des spécimens de la race chevaline bretonne, le syndicat fit appel à l'aide financière des éleveurs et parvint rapidement à réunir les fonds nécessaires ; il mena à bien sa tâche puisqu'il réussit à vendre à des prix avantageux les sujets qu'il avait exposés dans un pays où la race était encore inconnue.

Cette initiative mérite d'être chaudement applaudie ; elle démontre de belle façon les possibilités des Syndicats d'exportation au service de l'élevage.

De cet exposé où nous avons simplement commenté les différents facteurs qui conditionnent l'exportation des animaux reproducteurs, une idée générale ressort nettement : sur les différents marchés on constate une demande de plus en plus active de la *qualité* ; partout on recherche les meilleurs produits en vue d'un rendement élevé. C'est la conséquence de la spécialisation rendue nécessaire par l'évolution économique.

De cette tendance naît pour les éleveurs l'obligation de donner à leur élevage une orientation définie, un but bien fixé : soit la production de lait, soit celle de la viande, de la laine, soit celle d'un cheval d'un format donné qui

a cours sur les marchés, en ce moment le cheval de trait moyen. On marche vers « l'adaptation professionnelle » des animaux, la standardisation de la production.

Mais une race susceptible d'être exportée devra être en mesure de transmettre intégralement ses qualités, et ceci nécessite *la pureté absolue de la race* ; le croisement, nous l'avons vu, en même temps qu'il détruit l'homogénéité, diminue grandement la puissance héréditaire. *La sélection dans l'indigénat*, « mode idéal de reproduction de tout groupe arrivé au perfectionnement voulu », est la seule voie à suivre. Elle sera contrôlée et aidée par un *livre généalogique*, strictement *réservé aux sujets d'une même race*, livre qui prouvera et la pureté et l'authenticité des origines des individus. Ce sont là désormais les éléments indispensables à l'exportation d'animaux reproducteurs.

DEUXIÈME PARTIE

**L'exportation du cheval breton
et particulièrement de celui du Finistère**

CHAPITRE I

Production Chevaline du Finistère

Pour éclairer la connaissance de l'état actuel de l'élevage dans le Finistère auquel nous allons sommairement procéder, il est indispensable de traiter plusieurs points fondamentaux. Ce sera d'abord le milieu où naît et s'élève le cheval breton, ensuite l'étude de l'influence profonde exercée par le milieu sur la production.

Nous ferons ressortir à ce propos l'évolution concomitante de la fertilité du sol et du format des animaux, évolution qui a été aidée et ainsi accélérée par l'intervention de l'homme.

I. — LE MILIEU FAIT LA RACE

A. — SOL ET CLIMAT

Le département du Finistère, comme son nom l'indique, forme la pointe extrême de la péninsule armoricaine; d'une superficie de 670.720 hectares, il a pour limite principale la mer ; la Manche au Nord, l'Océan Atlantique à l'Ouest et au Sud ; à l'Est, il est en contact avec les départements des Côtes-du-Nord et du Morbihan.

Sa constitution géologique est simple dans son ensemble : *une assise granitique et schisteuse entourée par une zone côtière de terrains d'alluvions*. La décomposition de ces roches primaires par les divers agents d'érosion a donné naissance à une terre siliceuse et argileuse, imperméable, déficiente en chaux et en acide phosphorique.

La nature du sol permet de distinguer de ce fait une région centrale et une région côtière.

La zone centrale formée de terre ingrate a nécessité l'intervention de la main de l'homme pour produire dans son sein une végétation convenable. Ce secours ne lui a été prodigué partout au même moment : le relief très accidenté a empêché longtemps l'établissement de voies de communications et jusque vers 1880-1890 les engrais n'ont pu pénétrer à l'intérieur des terres pour apporter à celles-ci leurs principes vitaux. Seul le bassin de Chateaulin, compris entre les monts d'Arrée et les montagnes Noires qui sillonnent la Bretagne de l'Ouest à l'Est, était acces-

sible grâce au canal de Nantes à Brest et a profité de meilleure heure de l'apport d'éléments fertilisants, le « minou » qui lui venait de Brest. Les montagnes ou plus exactement les plateaux qui encadrent ce bassin schisteux ont dû pour s'améliorer attendre l'apparition des chemins de fer et l'aménagement des routes : le sol fut jusqu'alors conservé à l'état de nature. Encore aujourd'hui, le bassin de Chateaulin conserve sa suprématie sur les régions avoisinantes.

La zone côtière, l'Armor, large d'une trentaine de kilomètres au Nord, réduite dans le Sud, est dotée d'une couche de terre arable de très grande fertilité : des terres d'alluvions, apportées par les nombreuses petites rivières qui se jettent dans la mer, s'y sont superposées durant les siècles de l'époque quaternaire.

Priviligée par la constitution de son sol, la côte est encore avantagée par sa situation maritime. Tout d'abord elle hérite d'un climat très tempéré, doux et humide, favorable à la culture et à l'élevage ; — à mesure que l'on s'enfonce dans l'« intérieur », le climat acquiert vite un caractère continental : les collinēs dont nous avons parlé atténuent en effet l'influence de l'air marin.

Enfin grâce à la proximité de la mer, l'amendement des terres est très facile ; les habitants s'approvisionnent sur les grèves en goémon, maerl, trez et tangué, engrais calcaires qui entretiennent et augmentent la fertilité naturelle de la région.

Sur cette côte la nature a donc bien fait les choses ; sa richesse, encore mise en relief par le voisinage d'une terre

ingrate, est devenue proverbiale, et les géographes et les économistes lui ont à juste titre décerné le nom de « Ceinture dorée ».

C'est cette contrée qui fut le berceau de la race chevaline bretonne, et qui reste aujourd'hui encore la dépositaire des meilleurs produits de la Bretagne.

Cette esquisse rapide des conditions naturelles du Finistère suffit à faire ressortir l'existence de deux milieux nettement différents :

celui du Nord (nous ne tenons pas compte de la zone côtière du Sud très étroite et peu portée à l'élevage chevalin) caractérisé par un sol suffisamment calcaire et par un climat essentiellement maritime ;

celui du Sud, à climat plus rude, à sol déficient en chaux et en acide phosphorique.

B. — INFLUENCE DU MILIEU SUR LA PRODUCTION ANIMALE

A chaque milieu, sa production.

Dans le Nord, le sol fournit aux animaux les éléments nécessaires à la formation d'une forte charpente osseuse, et le climat est favorable au développement musculaire ; c'est là que nous trouvons les chevaux les plus lourds, les bovins les plus massifs du Finistère.

Dans le Sud, au sol argileux, au climat moins tempéré, la population animale est de petit format ; c'est le pays du petit bidet, de la minuscule vache pie-noire.

Un exemple frappant nous convaincra de l'influence très

accentuée du milieu sur la conformation animale et en même temps de l'inégale fertilité des deux zones centrale et côtière. De petites vaches pie-noires de race pure ont été importées de « l'intérieur » dans la région de Saint-Pol de Léon ; en quelques générations, sans avoir été influencés par aucun croisement, les produits ont atteint la taille et l'ampleur d'une vache Armoricaïne ou Durham du pays.

Pour avoir méconnu ces principes fondamentaux de l'influence du milieu, les Haras, au 19^e siècle, commirent dans le Sud de nombreuses et préjudiciables erreurs. Ou bien ils voulurent améliorer le bidet vers la production d'un cheval de selle, en encourageant le croisement avec des étalons anglo-normands dont ne voulaient pas les éleveurs ; ou bien au contraire cherchèrent-ils à alourdir le bidet, cheval de trait, devenu insuffisant par suite de la multiplication des routes et de l'extension de la culture ; il fallait un cheval plus ample, à puissance de traction plus considérable. A cet effet des croisements inconsidérés furent préconisés : de gros chevaux de trait (Percherons et Boulonnais) furent mis à la disposition des éleveurs dans les stations de monte. Dans les deux cas l'échec fut complet. Les promoteurs ne s'étaient point préoccupés de savoir si le produit de croisement trouverait dans le pays une nourriture suffisante à son développement normal ; ils avaient oublié que le *progrès zootechnique ne peut venir qu'avec les améliorations culturales.*

Mais le bidet dont les racines sont profondément ancrées dans le granit s'est révélé supérieur aux races étrangères ; il a survécu aux croisements qui menaçaient de

l'abâtardir ; il est resté tel qu'il était au début du siècle et en 1880 Magne distingue dans le Finistère deux variétés *anciennes* de chevaux : ceux du Nord et ceux du Sud.

Les chevaux du Nord sont des carrossiers forts et distingués employés dans les attelages de luxe, ou des diligenciers, chevaux de trait commun, plus robustes que les précédents et convenant parfaitement au service des omnibus.

Les chevaux du Sud sont les petits bidets ambleurs dont la conformation générale est celle du diligencier : c'est le trait des pays pauvres.

A la fin du 19^e siècle, commence une période d'évolution de la culture et par contre-coup de l'élevage.

Dans le Nord, on se rend de plus en plus compte de l'importance cruciale des engrais marins et on les emploie en plus grande abondance.

A « l'intérieur », les routes deviennent praticables, des chemins de fer se construisent ; les engrais pénètrent dans les terres, exerçant sur celles-ci leur action bienfaisante. Il en résulte un changement dans l'aspect de la végétation ; les plantes perdent leur dureté, deviennent moins ligneuses, plus digestibles ; la culture de légumineuses et de plantes fourragères réussit bien et se vulgarise. Partout la nourriture gagne en qualité et en quantité.

Mieux nourri, le bidet prend de la taille, de l'ampleur et du poids ; il grossit. Le croisement jusqu'alors préjudiciable et voué à l'insuccès n'est plus irrationnel, à la condition cependant de choisir des reproducteurs de format

moyen ; il contribue à activer la production d'un cheval plus lourd, dont le besoin se fait de plus en plus sentir.

A partir de ce moment, les chevaux de la « Ceinture dorée » se répandirent dans le Sud, apportant au bidet la masse qui lui manquait.

A la même époque, dans le Nord on fit appel au Norfolk anglais ou Hackney, dont l'essai commencé en 1844 et poursuivi dans la suite avait donné des résultats satisfaisants.

Ce géniteur allié au diligencier et *surtout au carrossier* produisit un cheval d'attelage, de luxe, apte en même temps au service de trait léger. Le demi-sang norfolk-breton, remarquable par une conformation régulière, par une silhouette plaisante et expressive, par des allures brillantes, fit au début de notre siècle la réputation mondiale du cheval breton. Sa production s'étendit à tout le Finistère et aux départements voisins et cependant « sa durée fut éphémère ».

En effet vers 1912 et surtout après la guerre, l'évolution vers le plus lourd continue et s'amplifie.

Le type norfolk-breton disparaît du marché, remplacé par un cheval de trait moyen dont certains caractères sont les seuls vestiges du passage du Hackney.

Le bidet de 1880 a fait place à un cheval de trait léger dont l'évolution vers le plus lourd continue aujourd'hui encore.

Le diligencier de la Ceinture dorée a aussi suivi le mouvement ; il est maintenant un trait moyen, quelquefois un trait lourd.

C. — CAUSES ADJUVANTES DE L'ÉVOLUTION

Si le sol amélioré a rendu possible l'élevage d'un cheval plus fort, plus exigeant, il serait inexact de soutenir qu'il ait été le seul facteur à intervenir dans l'évolution si rapide du cheval breton. Cette évolution a été voulue, recherchée par les éleveurs pour des raisons d'ordre économique. L'automobile a porté un coup mortel au postier de luxe ; celui-ci n'a plus trouvé d'acheteur. Après la guerre, la demande s'est restreinte à « l'ouvrier », cheval cultural, dont les facultés de traction et de démarrage commandent un certain gabarit.

Aussi la transformation a-t-elle été radicale pour le postier norfolk-breton et le petit trait de Sud.

Elle a été obtenue par la suppression des géniteurs trop légers et leur remplacement par des chevaux de trait plus lourds, sélectionnés dans le pays ou même achetés dans les Ardennes par les Haras. *On peut regretter que ceux-ci n'aient pas saisi que le cheval breton pouvait par ses propres éléments, grâce à une sélection bien comprise sur une terre améliorée, acquérir un poids suffisant, tout en conservant une forte dose de sang et de vigueur.*

Les Haras ont encouragé d'une façon exagérée la « course au plus lourd ». Ils ont d'ailleurs trouvé une aide précieuse dans les maquignons et trafiquants, nombreux dans le pays, qui, profitant à juste titre de la vogue de la « masse », ont importé des Ardennes ou de la Belgique des poulains qu'ils ont revendus aux éleveurs du Léon.

Quelques-uns de ces chevaux ont fait ensuite la monte

chez des éleveurs privés et même paraît-il dans les stations des Haras !

Le résultat obtenu n'est pas à l'abri des critiques ; on a développé chez le cheval breton, dans certaines contrées tout au moins, la masse et la lymphe au détriment de l'énergie et de la rusticité, ce qui nous a valu la perte de plus d'une clientèle étrangère.

Nous osons espérer que ce mal n'est pas irrémédiable, qu'il est simplement passager ; *par une sélection rigoureuse dans l'indigénat le sang breton aura vite repris le dessus et le malaise sera dissipé.*

II. — ETAT ACTUEL DE L'ELEVAGE.

VERS L'UNIFICATION

L'évolution vers la masse, qui a surtout frappé les variétés postière et petit trait du Sud, a atténué les différences de format dans la population chevaline, et en haut lieu, il y a tendance à ne plus considérer qu'un seul modèle de cheval breton.

C'est d'ailleurs l'impression que l'on éprouve en assistant à Landivisiau et à Landerneau aux concours de poulains et d'étalons qui réunissent l'élite de la production bretonne. On est frappé par la ressemblance quasi parfaite entre la catégorie postière et celle de trait ; quelquefois certains caractères révèlent une ascendance Norfolk,

mais souvent une queue écourtée que la mode impose au postier, une carte d'origines sont les seules distinctions. Dans les concours les chevaux bretons fusionnés en une seule catégorie formeraient donc un lot assez homogène.

De là penser à *unifier la race bretonne*, à fondre les deux catégories trait et postière en une seule, il n'y avait qu'un pas.

Le premier fait enregistrant l'évolution du postier et le classant parmi les chevaux de trait eut lieu le 4 janvier 1926 ; par décret ministériel l'appellation de demi-sang qui n'avait plus sa raison d'être fut remplacée par celle de « trait postier ».

En septembre 1928, à l'occasion des achats d'étalons à Landerneau, M. de Réals, Inspecteur Général des Haras, soumit à l'approbation des éleveurs un projet d'unification. Pour diverses raisons économiques, la réforme proposée fut ajournée et renvoyée à une commission d'étude.

Si l'unification se justifie par le format des chevaux présentés aux concours, il suffit de visiter la campagne et les foires pour se convaincre qu'elle est cependant prématurée. Dans le Sud-Finistère et le Morbihan, il existe un nombre imposant de chevaux qui par leur conformation et leurs allures devraient trouver une place dans une catégorie, celle de *trait léger distingué*. La production chevaline bretonne n'a pas encore atteint un degré d'homogénéité autorisant à la grouper en une seule catégorie.

Dans les concours, l'homogénéité est complète ; elle découle du mode d'opération de l'Administration des Haras qui ne prime et n'achète dans les deux catégories qu'un *seul et même type*, celui qui est sans contredit le

plus en vogue, *le plus recherché dans les marchés*. La préparation des sujets aux concours est évidemment guidée par le choix et la demande des Haras. C'est ce qui nous vaut cette ressemblance entre trait et postier.

L'argument crucial qui fit chouer le projet d'unification fut présenté par M. Bléas ; il était à craindre que la réunion de tous les animaux en une seule catégorie n'amenât une facheuse conséquence au point de vue exportation : ce fait pouvait faire croire aux étrangers en la disparition de notre principal article de réclame : *la diversité dans la production*.

Une solution heureuse, puisqu'elle tient compte de cet argument, a été apportée à cette question d'unification, en octobre 1930, par la Fédération des Sociétés Hippiques Bretonnes. Une proposition de M. l'Inspecteur Général de Réals rallia les suffrages des partisans et des adversaires de l'unification. Désormais, dans tous les concours il n'existera qu'une seule présentation, à l'issue de laquelle, les chevaux seront classés par le jury suivant leur modèle et leurs allures en deux catégories ; l'une groupera les animaux les plus volumineux, l'autres les sujets plus légers et plus distingués.

L'appellation de trait-postier sera sans doute réservée aux chevaux qui auront satisfait à des épreuves attelées ; ce sera donc, comme le préconise M. Frouin, un titre de qualité.

Dans un avenir sans doute prochain, des épreuves attelées seront exigées à tous les étalons susceptibles d'être achetés par les Haras. Leur utilité est incontestable pour le maintien et le développement de la trempe et de l'éner-

gie et aussi pour enrayer la marche au toujours plus lourd. « La qualification par l'épreuve, voilà la saine formule », disait le Comte Henri de Robien.

Mais avant de rendre les épreuves obligatoires, il faut les faire entrer dans les mœurs. Nous vivons actuellement cette période de transition.

Il est rassurant pour l'avenir de l'élevage breton de voir l'Administration des Haras entrer résolument dans cette voie.

CHAPITRE II

Pourquoi le cheval breton s'exporte-t-il ?

Le fait que le cheval breton a choisi pour se répandre dans le monde entier la période de la plus grande extension de la traction mécanique, paraît au prime abord assez singulier et mérite certains commentaires. Comme à toute production, pour s'assurer des débouchés il est indispensable d'associer la qualité à la quantité. Nous verrons que les causes de succès du cheval breton résident dans son *format*, son *tempérament* renforcé d'une *faculté d'acclimatement* et d'une *puissance héréditaire* remarquables, et aussi dans l'importance numérique de sa production.

I. — MORPHOLOGIE

Malgré les variations notables de taille et de poids que l'on constate encore entre les chevaux du Sud et ceux du Nord, différences qui font croire à un profane en l'existence de plusieurs races, les chevaux bretons possèdent tous un « air de famille » qui ne trompe pas et qui les rend facilement reconnaissables.

Les caractéristiques de la race sont les suivantes :

une tête courte, à front large, à chanfrein droit, plus souvent camus ;

un œil saillant et vif ;

des oreilles petites et écartées ;

un garrot légèrement effacé ;

une croupe musclée et double, souvent courte et inclinée, avec l'attache de la queue un peu basse ;

une épaule manquant de longueur et d'obliquité ;

une sécheresse extrême des membres.

En résumé, il représente parfaitement le type du cheval concave.

Pourtant ne soyons pas trop absolu en la matière ; une personne compétente, parcourant les concours et les foires du Finistère, nous ferait observer avec raison que nombreux sont les chevaux qui ne répondent pas exactement au signalement qui précède.

En effet parmi les géniteurs utilisés le siècle dernier et au début de celui-ci, le Norfolk anglais a laissé de son passage une empreinte assez forte, empreinte qui diminue chaque jour mais est encore accentuée sur les chevaux du Sud-Finistère et ceux de la région Saint Politaine.

Le trotteur anglais du Norfolk ou Hackney, a été employé pendant plus de trente ans sur une assez vaste échelle comme reproducteur dans le Finistère. Cheval de trait léger, il apportait au Breton son allure distinguée, une meilleure direction des rayons osseux de l'épaule et de la croupe, de meilleurs aplombs, mais aussi peut-être une ossature des membres relativement faible (Frouin). Sa vogue fut considérable, son emploi quelquefois exagéré, et c'est pourquoi dans la production chevaline du Finistère, malgré la disparition du Norfolk des stations de monte depuis 1913, de nombreux sujets conservent des caractères de ce reproducteur : une tête plus longue, des oreilles plus longues et plus rapprochées, un garrot mieux sorti, une croupe à bonne inclinaison, une épaule oblique et de très bons aplombs.

En somme ce sont là des *améliorations*, et les critiques devraient le reconnaître.

De temps à autre on rencontre des chevaux à chanfrein convexe, reliquat des carrossiers normands.

Mais quel qu'il soit le cheval breton se distingue par sa *physionomie éveillée*, son *regard expressif*, un *œil saillant* (œil de vipère), par un *influx nerveux* qu'on ne rencontre pas au même degré chez d'autres chevaux de son poids et enfin par son *format*.

Suivant sa taille et son poids, il se range soit dans la catégorie « trait léger », soit celle de « trait moyen ».

Le trait léger est fourni principalement par le Sud-Finistère où les chevaux imprégnés de Norfolk ou descendant du bidet ancestral ont une taille variant de 1 m. 45 à 1 m. 55 et un poids compris entre 500 et 550 kilos.

Le Nord, plus fertile, produit un cheval plus massif, d'une taille moyenne de 1 m. 57 et d'un poids oscillant autour de 625 kilos.

C'est donc un *cheval d'artillerie* qu'élève le Finistère et l'on peut dire la Bretagne entière. L'expérience a en effet démontré que le poids optimum pour la meilleure utilisation d'un cheval d'artillerie était de 550 kilos environ avec une taille de 1 m. 55. Ce format est d'une masse suffisante pour éviter des dépenses exagérées d'énergie et permet la traction à allure rapide. En outre un cheval de ce format a l'avantage de se contenter d'un régime qui ne suffirait pas à l'entretien d'un cheval plus lourd. Ce poids est en d'autres termes « à la limite compatible avec les qualités de vitesse, d'énergie » et de traction que l'on demande à un cheval artilleur.

Dès 1913, le Sénateur Viseur, membre du Conseil supérieur des Haras, le Comte de Robien, M. Bléas, le Colonel Charpy parlaient en ce sens et pourtant en 1914 on ne comptait que 30 % de chevaux de trait dans l'armée.

Aujourd'hui, après l'expérience de la grande guerre, l'effectif en chevaux de selle est réduit au 1/12^e, tandis que celui en chevaux de trait est remonté à 11/12^e.

Le Breton artilleur est aussi le *cheval de culture* par excellence ; c'est le cheval utile du professeur Davemport de l'Université de l'Illinois (E. U.), qui « sert aussi bien aux façons culturales qu'aux transports des denrées produites par le sol ».

Cependant une restriction s'impose : les régions à grande culture du Centre et du Nord de la France ont recours

pour labourer leurs terres lourdes à des chevaux de gros trait dont la puissance de démarrage est évidemment supérieure.

Mais le cheval de trait semi-gros semi-rapide est le cheval idéal des viticulteurs du Midi de la France, de l'Afrique du Nord, de l'Espagne, de l'Italie ; il est indispensable aux petites et moyennes exploitations où l'on exige du cheval des services variés de traction lente et de traction accélérée.

Et si nous ajoutons que la terre mieux cultivée consomme plus de moteurs, nous comprendrons que, grâce à son format moyen, le cheval breton trouve dans l'agriculture et dans l'armée des débouchés intéressants ; il est certain que « sa multiplicité dans les aptitudes lui crée des débouchés » (Bléas).

II. — QUALITES

A. — *Tempérament.*

La réputation du cheval breton est aussi ancienne que la race elle-même...

Qui n'a ouï parlé des diligenciers bretons traînant à vive allure sur des chemins défoncés des carrosses lourdement chargés ? Napoléon dans ses guerres de mouvement avait pu apprécier la résistance du petit breton aux fatigues et aux privations, son extrême rusticité et il lui avait décerné le nom élogieux de « Cosaque de France ».

En 1869, Guy de Clarnacée dans « Les races chevalines

en France » constate que le cheval breton fait l'objet d'un commerce considérable dans toute la France : « Avant la guerre, dit-il, c'était un cheval de postes excellent, aujourd'hui les messageries et les omnibus de Paris le recherchent à l'envi à cause de son naturel doux, de sa robuste constitution et de sa résistance au travail ».

La grande guerre a permis à nouveau au cheval breton de se révéler, de montrer que les qualités d'artilleur qu'on se plaisait à lui reconnaître à cause de son format étaient bien méritées, doublées qu'elles étaient d'une énergie et d'une résistance exceptionnelles.

Ce n'est pas l'apologie du cheval breton que nous nous proposons de faire ici. Nous voulons simplement en relation les opinions et appréciations portées sur lui après la guerre par des personnes *compétentes et désintéressées, expliquer la renommée qui a été pour lui le point de départ de nombreux débouchés.*

Le Lieutenant-Colonel d'artillerie Thomas, dans un bulletin de renseignements d'artillerie, s'exprime en ces termes : « Le Breton possède des qualités de rusticité incomparables ; il est membré, près de terre, compact ; enfin il est calme, précieuse qualité quand il s'agit d'efforts combinés ».

Et le Général de Champvallier, Inspecteur général permanent des Remontes, dans son rapport d'ensemble sur les différentes races chevalines à la guerre, écrit : « Au point de vue artillerie, mes préférences vont *incontestablement* aux bons petits bretons de trait léger qui se sont montrés au-dessus de tout éloge : résistants, pleins de bonne volonté, énergiques et sobres ». Plus loin il ajoute :

« La production bretonne a fourni à l'armée un contingent remarquable par son nombre et par son aptitude puissante au démarrage. Sous un modèle tassé et souvent même réduit, le cheval breton a affirmé des caractères très particuliers de rusticité et de fidélité à la bricole. Y a-t-il là affaire de race, de milieu, d'utilisation ? Le fait est franchement constaté par maints témoignages indiscutables ».

Voilà donc, et cela suffirait, deux chefs militaires qui reconnaissent publiquement et officiellement l'extraordinaire adaptation du Breton à la guerre.

Nombreux sont les officiers qui l'ont vu au labeur et ont pu se faire une idée exacte de sa valeur :

« Seul, dit l'un, le petit breton résiste au travail et aux privations de temps de guerre ».

Dans un rapport sur l'utilisation des chevaux au front, un Lieutenant-Colonel clame sa supériorité : « Le cheval breton les a tous dépassés en rusticité, en énergie et en facilité de conduite ».

Nous pouvons donc sans être taxé de parti-pris dire avec M. Girard, professeur de zootechnie à l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse : « La suprématie du cheval breton a été nettement reconnue pendant la guerre ».

Cependant un point noir obscurcit encore le tableau et ce point noir c'est le « virus postier », c'est le descendant du Norfolk-breton, auquel certains critiques, qui n'ont d'yeux que pour le trait, dénie toute qualité, l'accablant même au besoin de mille maux.

Nous croyons avec M. Bléas et beaucoup d'autres, à

l'influence heureuse qu'a eue le Norfolk sur la production chevaline du Finistère.

Ces étalons « fin gras » qui, à trois ans, sans entraînement sérieux, attelés à une voiture pesant 300 kilos et portant 2 personnes, parcourent 4 kilomètres à un trot accéléré seraient dépourvus d'énergie et d'endurance ?

D'ailleurs des voix autorisées tranchent nettement la question ; voici celle d'un officier d'artillerie, commandant une unité de campagne formée de chevaux bretons : « J'ai eu, dit-il plusieurs Norfolk-bretons ; tous étaient excellents et très bons chevaux de selle quoiqu'e tout à fait constitués en chevaux de harnais ».

Le général de Champvallier professe la même opinion à l'égard des Norfolk-bretons ou de leurs descendants : « L'artillerie de campagne s'est largement approvisionnée en produits du postier breton, et toutes les fois que cette production lui a été fournie dans le gabarit qu'elle réclame, elle s'en est déclarée satisfaite ».

Et le fait que l'étranger achète surtout des chevaux à formule postière de préférence au trait est par lui-même éloquent et nous permet d'affirmer que les descendants du Norfolk-breton sont dignes de leur congénère le trait.

De cette formidable et rude épreuve de la guerre, le cheval breton est donc sorti à son honneur et l'étranger a su apprécier cette race rustique et vigoureuse.

Dans la période d'après-guerre, un danger a menacé l'avenir même de la production bretonne ; une course vers le plus lourd, le plus gros, fut enregistrée et il était à craindre qu'un alourdissement exagéré et brutal acquis

par l'infusion de sang étranger n'aboutit à la perte de la trempe et de la vigueur.

Heureusement des épreuves attelées ont mis un frein à cette course ; elles ont aidé et « aident à maintenir les qualités qui ont fait la renommée mondiale du cheval breton, énergie et endurance » (Merle).

Et aujourd'hui malgré l'évolution parfois profonde qui s'est produite dans le format, la physionomie éveillée atteste le maintien de l'énergie et de la vigueur.

B. — *Faculté d'acclimatement.*

Le cheval breton fait partie des races cosmopolites, races qui supportent sans préjudice la crise d'acclimatement.

Les races cosmopolites s'opposent aux races topopolites qui sont par nature rebelles à toute émigration.

Partout le cheval breton s'adapte au milieu nouveau où il est transplanté, en conservant son format, ses aptitudes, sa fécondité, conditions éminemment nécessaires à la réussite de l'exportation.

Pour convaincre le lecteur, il nous suffirait de citer les contrées où on le rencontre : Lithuanie, Russie, Japon, Madagascar, Afrique du Nord, Espagne, Italie, Amérique du Sud.

Tabarly dans sa thèse « L'acclimatement en Algérie » préconise l'introduction du cheval breton en Algérie où il donne les meilleurs résultats : « Les fatigues du voyage, le changement de régime alimentaire, les eaux mauvaises ne paraissent pas trop débilitier l'organisme de l'éta-
lon :

il conserve ses aptitudes et il résiste bien aux maladies particulières de l'Afrique du Nord ».

C'est l'opinion de Trouette et Léger, vétérinaires en Algérie : « Mais les chevaux bretons ont résisté d'une façon remarquable aux intempéries et au déficit alimentaire ».

Nous devons faire remarquer ici que cette faculté d'adaptation est commune aux animaux de la Bretagne : la race bovine pie-noire, le petit mouton breton résistent eux aussi d'une façon admirable aux graves crises de l'acclimatement ; ils présentent même une immunité relative à l'égard de certaines maladies contagieuses de l'Afrique du Nord : la clavelée pour les moutons, la piroplasmose pour les bovins.

Cette faculté est sans doute imputable au sol rude sur lequel vivent ces animaux depuis de longs siècles.

C. — Raceur.

Il est indiscutable que la qualité de raceur varie avec *les individus* : chaque race compte des reproducteurs qui ont « racé », c'est-à-dire qui ont influencé leur production d'une façon plus ou moins profonde : tel le cheval Eclipse, à l'origine de la race anglaise de course, célèbre par ses produits hors ligne.

Mais cette qualité est *surtout fonction de la race* : elle est étroitement liée à la fixité de celle-ci, à son ancienneté, c'est-à-dire à sa puissance héréditaire avec laquelle on peut la confondre.

A un certain stade de son évolution, une race pure per-

pétue rigoureusement dans ses descendants les caractères ethniques qu'une longue hérédité a rendus pour ainsi dire immuables ; et dans les croisements même elle lègue à ses produits son format et son tempérament : elle constitue le *facteur dominant*.

Le cheval breton possède au plus haut point cette puissance héréditaire ; ses caractères forgés sur le granit prennent partout et toujours le dessus.

« Le cheval armoricain n'abdique jamais son type : on l'a croisé avec toutes les races, on a cherché par tous les moyens à l'empêcher de se reproduire... et de tout cela que reste-t-il ? Il y a toujours une race bretonne » (Colonel Charpy).

« Malgré les croisements, avec une permanence et une fixité presque immuables, têtue comme un Breton doit l'être, il a conservé les caractères que lui assignaient les anciens auteurs.. Bien mieux, transporté hors de son pays, dans le Midi de la France, en Auvergne, au Poitou, en Algérie, il donne des produits tassés, vigoureux chez lesquels il perpétue son modèle et ses dispositions » (Trouette).

M. Geoffroy, chef du Service Vétérinaire des Haras et de l'Elevage à Madagascar, rend compte en ces termes d'une exposition de chevaux de trait : « La présentation des chevaux issus d'étalons bretons tout récemment introduits dans la colonie, bien que réduite en nombre, montre que dès la première génération ces géniteurs de notre belle race d'Armorique confèrent à leurs descendants leurs qualités de puissance, de douceur et de rusticité ».

Le postier lui-même à qui l'on peut reprocher son origine récente possède cette renommée de raceur. L'Espa-

gne, le plus important client du Finistère, achète surtout des étalons postiers et d'après M. Henri Miquel, Commandant d'artillerie, elle s'en trouve fort bien : « Eh bien ! dit-il, l'amélioration obtenue a été très grande ; le cheval à deux fins a été la conséquence naturelle du croisement breton. Le cheval traîne aisément la charrue, il trotte 14 à 15 kilomètres à l'heure, attelé à la carriole ; dans les attelages d'artillerie il tire et il porte. C'est le vrai produit de la Bretagne ; tel qu'il est, il est extraordinaire ».

L'exportation dont est l'objet le cheval breton, particulièrement celui du Finistère, n'est pas le fait de la fantaisie ; bien au contraire elle est réfléchie, raisonnée, guidée par l'intérêt même des pays importateurs. Le choix des étrangers s'appuie tout d'abord sur le *format* moyen du cheval breton qui en fait un artilleur et un « ouvrier » agricole et surtout sur le *tempérament* énergique et rustique de cet animal, format et tempérament qu'il conserve sous tous les climats et qu'il transmet à ses descendants dans les croisements les plus divers.

III. — QUANTITE

IMPORTANCE NUMÉRIQUE DE LA PRODUCTION CHEVALINE DANS LE FINISTÈRE

L'élevage est incomparablement la principale ressource de la Bretagne. La constitution de son sol et son climat en font en effet une terre d'élection pour l'élevage. Le sol,

provenant de la décomposition de roches cristallines, granits, porphyres, gneiss et schistes, est siliceux et argileux et par conséquent pauvre en chaux et en acide phosphorique ; il constitue donc une terre médiocre pour les cultures.

Mais grâce à son imperméabilité, l'eau reste à sa surface et, par suite du relief particulièrement accidenté, elle s'écoule en donnant naissance à de nombreuses sources et rivières ; il en résulte des prairies naturelles, richesse de toute terre granitique.

Le climat maritime entretient l'humidité constante de l'atmosphère et du sol, condition éminemment favorable à la pousse de l'herbe ; la douceur des hivers et la fraîcheur des étés assurent la régularité de la végétation et la quasi permanence des herbages.

Le *Finistère* jouit au plus haut degré de ce climat humide et tempéré et l'élevage y acquiert le maximum d'intensité.

« Avec ses 132.000 chevaux, ses 397.000 bovins, ses 163 porcs, le département du *Finistère* tient la tête des départements français quant à l'importance numérique de son élevage » (Merle, 1929).

La cause déterminante de cette suprématie réside dans la fertilité plus grande de son sol qui peut nourrir un nombre plus élevé d'animaux. En ce qui concerne l'espèce chevaline, elle tient surtout à la valeur de sa production. Le *Finistère* est le berceau de la race bretonne ; celle-ci s'y est maintenue la plus pure, la meilleure et a été de tout temps un centre d'attractions pour les acheteurs ; et

le croisement Norfolk, loin d'abâtardir la race, a provoqué au contraire une recrudescence de sa renommée.

Des transactions actives, un commerce florissant, joints aux améliorations culturelles qui ont accru les ressources alimentaires du pays, expliquent le passage de la population chevaline de 105.000 unités en 1890 à 132.000 en 1912 : soit une augmentation de 27.000 unités (voir le graphique ci-contre).

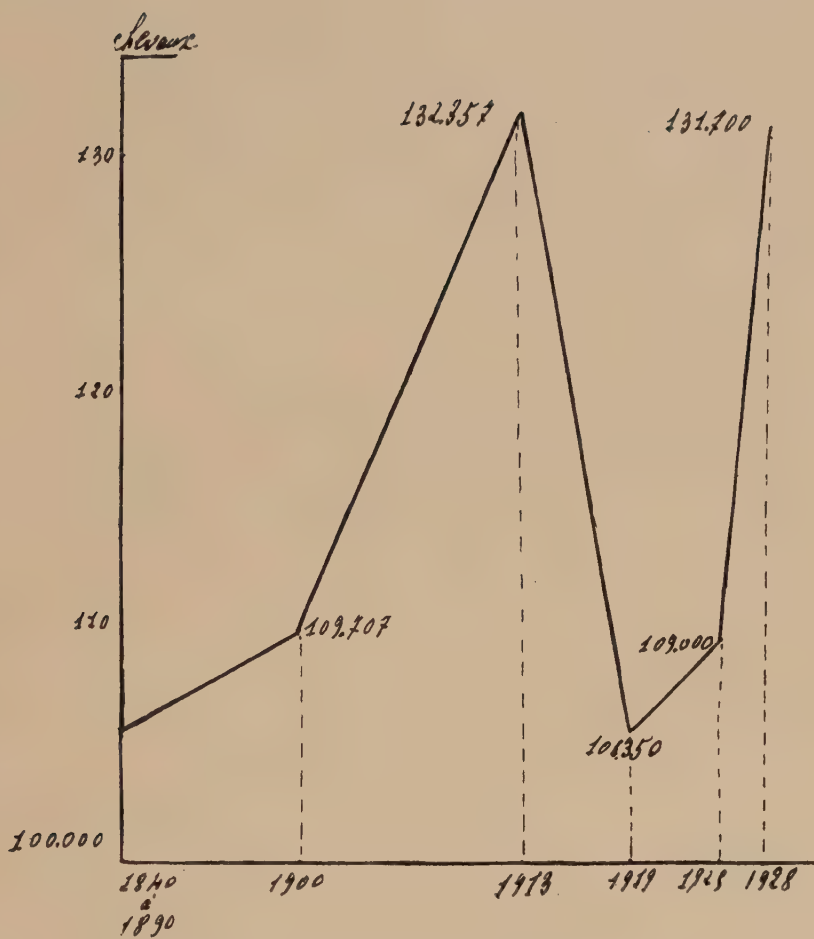
De 1914 à 1918, le Finistère paie un lourd tribut à la guerre ; l'armée s'approvisionne abondamment en chevaux bretons ; sur les 53.428 chevaux qu'achète le dépôt de Remonte de Guingamp, le Finistère à lui seul fournit 35.033 têtes, dont 11.706 durant la seule année de 1918.

Aussi en 1919, le Finistère se ressent-il du vide énorme creusé par la guerre ; son effectif chevalin est descendu à 105.000 unités. Il remonte très vite ; en 1928, il compte à nouveau 132.000 chevaux, sa population d'avant-guerre.

Maintenant, dans le Finistère, il naît chaque année 40.000 poulains environ, ce qui approche la moitié de la production chevaline bretonne, et *constitue plus du dixième de la production chevaline française de trait*. (D'après le rapport de l'Inspecteur général, Directeur des Haras, à M. le Ministre de l'Agriculture sur la gestion de l'Administration des Haras en 1928).

Pour donner une idée concrète des transactions qui s'opèrent dans le département, voici quelques chiffres relatifs à l'exportations :

en 1927, 24.313 chevaux ont quitté le Finistère sur le réseau de l'Etat, et 5.497 sur le réseau Paris-Orléans : soit un *total de 29.810 chevaux* embarqués dans les principales



Graphique de la Population chevaline du Finistère de 1840 à 1928.

gares ; sur ce nombre la gare de Landivisiau a expédié 16.019, ce qui correspond à un train environ par semaine (Merle).

Le Finistère est donc, sans contestation possible, le plus grand centre d'élevage en France, et comme il joint deux facteurs primordiaux, quantité et qualité, les étrangers y viennent nombreux faire leurs achats.

CHAPITRE III

Pays importateurs de chevaux bretons

Rares sont les races chevalines qui connaissent une aussi grande expansion que la race bretonne. La plupart des Etats de l'Europe en possèdent des représentants et hors de notre continent, on en rencontre en Asie, en Afrique et en Amérique.

Pour mener une étude parfaite de l'exportation du cheval breton, il eut été indispensable d'examiner *sur place* ses nouvelles conditions d'existence, de voir comment il se comporte sous les divers climats et de juger le résultat de son croisement avec le cheval indigène.

Nous avons dû nous contenter d'une documentation moins précise et moins détaillée, surtout obtenue par la

correspondance, et nous n'avons pas la prétention d'avoir tout dit sur la question.

Dans ce chapitre, nous passons en revue les principaux pays importateurs de chevaux bretons en suivant une progression ascendante, c'est-à-dire que nous commençons par les états qui en achètent un nombre limité et que nous terminons par les meilleurs clients du Finistère et de la Bretagne.

JAPON

Le Japon doit à sa situation insulaire et surtout à son relief montagneux de posséder des chevaux de petit format: chevaux de selle merveilleux, nerveux à l'extrême et d'une rare résistance aux fatigues, mais dont la masse trop réduite restreint évidemment leur usage au service de l'artillerie.

Le Japon est un pays où le culte de Mars est profondément ancré dans tous les esprits et où rien n'est négligé pour rehausser la valeur de l'armée. Pour remédier à cette grave lacune dans la production chevaline, il a de longue date introduit des géniteurs étrangers en vue de l'obtention d'un cheval plus lourd, *d'un cheval d'artillerie*.

Successivement on y a importé des demi-sang hongrois, des trotteurs d'Orloff, des Nonius, des Hackneys, des Percherons, des demi-sang autrichiens, etc... Ces croisements ont abouti à la formation de deux variétés chevalines, une de trait léger et une de selle.

Après la belle tenue du cheval breton à la guerre, les Japonais ont voulu expérimenter son croisement avec leurs chevaux de trait.

En novembre 1920, à l'issue des opérations d'achats par les Haras français à Landerneau, une Commission japonaise se rendait acquéreur de 10 étalons. Ceux-ci étaient

de robe foncée, de taille petite comprise entre 1 m. 50 et 1 m. 53, de conformation plutôt régulière que compacte (ils étaient destinés à la saillie de petites juments).

Ces étalons se sont bien acclimatés en Extrême-Orient et au dire de la Commission japonaise elle-même, ils ont donné toute satisfaction.

Et pourtant ces achats sont demeurés sans lendemain.

Depuis, des missions d'étude japonaises ont visité l'élevage breton, particulièrement celui du Finistère, à diverses reprises, notamment en 1923 et 1926. Leurs voyages avaient pour but de rechercher la race chevaline qui conviendrait le mieux à leur pays. A chaque tournée les membres de la mission ont beaucoup questionné sur les modes d'élevage et ils se sont vivement intéressés aux multiples présentations de chevaux faites soit au dépôt d'étalons à Lamballe, soit dans les fermes d'éleveurs. Le type qui leur plaisait était le trait-postier bien trempé et distingué d'une taille inférieure à 1 m. 56 qui est désormais la taille limite pour le Japon.

Tout dernièrement, en août 1929, un officier du Service de Remonte de l'Armée japonaise a acheté dans le Finistère 8 chevaux : 4 hongres, 3 juments et un étalon. A part l'étalon, ces animaux serviront d'échantillon d'essai dans l'artillerie nippone.

L'attention constante que porte le gouvernement japonais à notre élevage, l'expérience que son Service de Remonte tente en ce moment et qui ne manquera pas de confirmer la supériorité du cheval breton comme artilleur, permettent d'espérer des achats plus importants dans l'avenir.

POLOGNE

Pays à grosse culture, la Pologne ne possède cependant pas de gros chevaux. Son exploitation agricole et commerciale est faite par des « carrossiers » et des chevaux de trait léger. Il est vrai que le sol sablonneux est relativement facile à travailler et que les grandes distances entre les agglomérations exigent un moteur rapide. Nous croyons aussi que même pour labourer les terres les plus lourdes, point n'est nécessaire d'un cheval de gros trait. Nous avons eu l'occasion de voir en Seine-et-Marne de grandes fermes uniquement pourvues de chevaux de trait moyen et les propriétaires nous assuraient que leur rendement au travail égalait celui d'animaux plus forts, bien que leur entretien fût plus économique.

Le cheval de trait léger polonais est de taille moyenne (1 m. 56 environ) et d'un poids oscillant autour de 500 kilos ; sa tête est longue, à profil sub-busqué ; le dessus long, les membres courts ; *ses aplombs et ses allures sont défectueuses* et sa conformation dysharmonique.

Pour améliorer ce cheval dans son dessus et surtout dans ses aplombs et ses allurés, le gouvernement polonais a fait appel à un cheval de format légèrement plus important : le cheval breton.

En décembre 1920, M. Casimir de Stolpe, directeur des

Haras, fut délégué par le Ministère de l'Agriculture pour acheter dans le Finistère 6 étalons.

Deux années plus tard, en novembre 1922, puis tous les ans jusqu'à 1926, le même délégué revint en Bretagne s'approprier des reproducteurs. En 5 ans, cinquante étalons gagnèrent la Pologne.

Le type recherché à chacun des achats était l'étalon de taille moyenne, compact, musclé et bien membré et surtout ayant des aplombs irréprochables et des allures régulières. Tout animal qui se signalait par une panardise ou une cagnardise si légère soit-elle, qui *au pas ou au trot ne marchait pas parfaitement droit était immédiatement éliminé.*

Nous ignorons totalement les résultats des croisements de ces étalons avec les petites juments polonaises.

Depuis la mort prématurée de M. Casimir de Stolpe, grand admirateur de la race bretonne, les achats ont cessé.

Son successeur n'a peut-être pas les mêmes idées au point de vue du croisement à exécuter. Mais là où il faut surtout chercher la véritable cause de ce relâchement, c'est dans les troubles intérieurs si fréquents et dans les menaces extérieures qui paralysent partiellement la vie économique de ce pays.

MADAGASCAR

L'introduction du cheval à Madagascar est de date récente puisqu'elle ne remonte qu'à 1815. Son élevage, entravé par des difficultés provenant de maladies particulières au pays et surtout de la routine de l'indigène, n'a pas atteint son développement normal, puisqu'en 1923 l'effectif global se réduisait à 3.500 unités.

L'ouverture des routes, l'intensification de la culture dans la région des Hauts Plateaux, ont montré ces dernières années l'insuffisance du cheval malgache : celui-ci, animal de selle, propre tout au plus aux transports sur bât en brousse, ne peut être utilisé aux travaux agricoles. Pour répondre aux besoins nouveaux de l'agriculture et du commerce et faciliter la mise en valeur de la colonie, la direction de l'élevage confiée au Service Vétérinaire, a songé à la pourvoir d'un cheval de trait. Elle s'est adressée au Breton dont la faculté d'acclimatement est merveilleuse.

En 1919, M. le Docteur Vétérinaire Carougeau importa dans l'île des reproducteurs bretons. Il choisit des étalons de petite taille (1 m. 50 environ), près de terre, bien trempés et distingués : donc des bidets de la Montagne qui naissent dans le Sud du Finistère et le Morbihan.

Depuis, d'autres achats d'étalons et même de juments

ont succédé et l'on trouve maintenant à Madagascar une trentaine de géniteurs bretons.

Au début, à leur arrivée dans l'île les chevaux étaient dirigés vers un centre d'acclimatement à Antsirabé. Leurs produits mieux acclimatés étaient ensuite envoyés dans les dépôts des Haras, tous situés dans la région des Hauts Plateaux, la seule contrée où le climat permette l'élevage. Etant donné l'extraordinaire adaptation du cheval breton, le centre d'acclimatement a été supprimé et les étalons sont immédiatement repartis entre les différents dépôts de Tananarive, Ambitolampy, Fianarantsoa et la ferme d'Ibooka près de Fianarantsoa.

On obtient soit des Bretons purs, soit des métis par croisement avec les plus fortes juments malgaches.

Le cheval breton a répondu à ce qu'on attendait de lui. En 1925, M. Geoffroy, chef du Service Vétérinaire des Haras et de l'Elevage, rendait compte en ces termes d'une exposition chevaline :

« La présentation des chevaux issus d'étalons bretons tout récemment introduits dans la colonie, bien que réduite en nombre, montre déjà que, dès la première génération, ces géniteurs de notre belle race d'Armorique confèrent à leurs descendants leurs qualités de puissance, de douceur, de rusticité et indique que le mariage entre cette nouvelle race et nos poulinières malgaches s'accomplit parfaitement, ce qui était logique, étant donné que des deux côtés l'origine remonte à l'arabe ».

Il est donc probable que, dans un avenir prochain, grâce aux encouragements du Gouvernement et aux efforts persévérants du Service Vétérinaire, Madagascar doit le

développement agricole et commercial est incessant trouvera chez elle un cheval de trait d'une utilité incontestable à son essor économique.

Cependant il ne faut pas prévoir à l'élevage chevalin un très grand succès ; les mêmes obstacles qui ont jusqu'ici arrêté sa marche en avant persistent toujours. L'ostéomalacie et surtout la lymphangite ulcéreuse, inoculée par des piqûres de tiques, rendent cette industrie aléatoire. D'autre part l'indigène routinier ne veut pas abandonner son bœuf de travail pour le cheval qu'il ne sait pas manier. Enfin la traction mécanique, bien que coûteuse, concurrence aussi le moteur animé.

Madagascar ne sera donc jamais un débouché sérieux pour le cheval breton.

REPUBLIQUE ARGENTINE

Le développement agricole de la République Argentine constitue avec le développement industriel des Etats-Unis l'un des faits saillants de l'époque moderne. *En un court espace de temps*, par son commerce et surtout par son élevage, l'un des plus importants qui existent, ce pays neuf s'est hissé au niveau des Etats de l'Ancien Continent.

La terre encore vierge a été labourée : de maigres pâturages ont fait place aux abords des grandes villes à la culture maraîchère, ailleurs à des champs de céréales et à de riches luzernières.

La mise en valeur du sol, le ravitaillement des agglomérations chaque jour plus fortes, n'ont pu s'accomplir qu'avec l'aide d'un moteur.

Le petit cheval indigène, le *criollo*, était en nombre insuffisant et de format trop réduit pour effectuer ces travaux et il fallut sur le champ importer des chevaux de trait.

Toutes les races anglaises et françaises ont été pour ainsi dire utilisées. Nous rencontrons en Argentine des Clydesdales, des Shires, des Suffolks et des Hackneys à côté des Percherons et des Boulonnais. Ce sont donc, à l'exception des Hackneys, des chevaux de gros trait qui

eurent la faveur du Gouvernement et des éleveurs argentins.

Du croisement de ces races étrangères entre elles et avec le « criollo », il est résulté une production métisse numériquement remarquable mais de caractères tout à fait disparates.

Le Gouvernement a pensé homogénéiser cette population vers un type plus petit et moins décousu, et augmenter le volume du cheval indigène. Ainsi il doterait le pays d'un cheval de trait léger et moyen, *tractionneur rapide apte au service de l'artillerie*.

La lecture des rapports des alliés unanimes à reconnaître le brio dont fit preuve le cheval breton à la guerre a décidé le Ministre de la Guerre à porter sur celui-ci son choix.

Les premiers achats eurent lieu en 1925. Quinze étalons et douze juments furent embarqués au Havre. Ces animaux représentaient au mieux le type artilleur : modèle de postier bien tassé, énergique et distingué, de robe foncée, alezane ou noire de préférence.

La même année, un éleveur argentin emmenait quatre étalons et voulant marquer son enthousiasme pour le cheval breton il offrait pendant 5 ans une prime de mille francs au champion des postiers.

En 1926, le syndicat des éleveurs du cheval breton prit l'heureuse initiative d'envoyer deux étalons et deux juments à l'exposition internationale de Buenos-Ayres, dans un but de propagande dans ce pays prospère de l'Amérique du Sud. Le succès récompensa l'effort ; les chevaux plurent beaucoup et à la vente aux enchères ils furent

vendus les plus chers de l'exposition : le cheval breton avait sans coup férir conquis le marché argentin. Il reçut même la consécration officielle, puisque un Stud-Book y fut créé dans le courant de l'année.

De nouveau en 1928, le Gouvernement par l'intermédiaire du Docteur Marengo, Vétérinaire principal de la Remonte au Ministère de la Guerre, achetait dix étalons postiers.

Dans leur choix, commission et délégué argentins émettaient une exigence nouvelle, jusqu'alors inconnue des éleveurs bretons : ils recherchaient *une origine aussi détaillée que possible*. Nous n'ignorons point en effet que les Argentins sont des *amateurs de race pure* ; ils n'hésitent pas à payer huit à dix fois plus cher les sujets à longue ascendance attestée par un certificat authentique.

D'après le Docteur Marengo, les produits des premiers croisements laissèrent prévoir que la formule recherchée avait chance d'être obtenue : « Par la race bretonne, dit-il, il me semble que l'on puisse arriver à satisfaire l'une des aspirations les plus vives des hommes de cheval, puisqu'elle fait penser à la réalisation de la belle formule, *le sang sous la masse* ».

Depuis 1928, les Argentins ne sont pourtant pas revenus en Bretagne.

On a parlé de crise économique, réelle en effet en 1928, mais la vraie et seule raison est toute autre.

Parmi les chevaux importés, il s'en est trouvé un ou deux issus d'un étalon ardennais des Haras et d'une jument bretonne. Ce fait a passé inaperçu aux yeux de la commission d'achat, étant donné que le vendeur exhibait



(Cliché Bléas).



(Cliché Bléas).

Types d'étalons vendus à la République Argentine.

un certificat d'inscription au Stud-Book breton. Mais lorsqu'il a été question d'inscrire ces étalons au livre d'origines réservé aux chevaux bretons en Argentine, on a remarqué qu'au lieu d'un reproducteur de race pure on s'était procuré un demi-sang ardennais-breton qui logiquement n'aurait pas dû être inscrit au Stud-Book breton. Par une lettre adressée au Président du Stud-Book du cheval breton, le secrétaire de la Société rurale Argentine qui tient les registres de Stud-Book des races étrangères a demandé *comment* on inscrivait les demi-sang ardennais-bretons. Il lui fut répondu que l'inscription de ces demi-sang était exceptionnelle, que l'on éliminait de plus en plus les étalons ardennais de nos stations de monte et qu'en somme on poursuivait la sélection dans l'indigénat.

Cette réponse, très juste, a laissé les intéressés sceptiques sur la pureté de notre race, et ils se sont certainement crus dupés.

Faisons notre mea culpa. L'erreur a été d'accepter l'inscription au Stud-Book de sujets fils d'étalons ardennais. *Lorsqu'on se propose de fixer une race, on n'admet pas à sa souche des éléments étrangers.* Ceux-ci, fussent-ils pourvus de carte d'origines délivrée par les Haras, fussent-ils classés dans un bon rang dans les concours, auraient dû être systématiquement écartés.

Espérons que la République Argentine, reconnaissant avant tout la qualité de nos produits, redeviendra prochainement notre cliente.

ITALIE

Les caractéristiques de la population chevaline en Italie est sa pénurie en chevaux de culture et d'artillerie.

Le cheval de plus grand format appartient à la race frioulaine et habite la Vénitie et la vallée du Pô ; sa taille n'excède pas 1 m. 50, la tête carrée et camuse révèle son origine orientale, le dos est ensellé, les membres musclés ; c'est *le véritable bidet italien*.

La Toscane et la Campagne romaine nourrissent un grand carrossier, parent de notre cheval normand et dans les provinces méridionales vit un cheval de selle excellent.

La cavalerie dispose donc pour son ravitaillement d'un important contingent de chevaux. Par contre, l'artillerie et l'agriculture ne sont pas dans le même cas, car le petit « vénitien » propre seulement à un service très léger ne saurait leur convenir, et l'élevage du mulet, bien que prospère, est loin de satisfaire leurs demandes.

Aussi le Gouvernement a-t-il été contraint d'importer des chevaux étrangers pour compléter son effectif insuffisant de mulets et de bœufs de travail.

L'Italie est devenue la cliente de la Bretagne, attirée par la réputation du postier norfolk-breton dont on clamait partout les qualités d'artilleur. Bien avant la guerre de 1914, des commissions de Remonte achètent souventes

fois des chevaux bretons pour le service de l'artillerie, et à la même époque des marchands italiens parcourent les foires du Finistère. Satisfait de ces animaux de service, et voulant échapper à la tutelle étrangère pour l'approvisionnement de son armée, le Gouvernement, en vue de la création d'un cheval d'artillerie, choisit comme reproducteur le postier breton, cheval militaire par excellence d'après le Docteur Rizzi et le Professeur Fogliata.

Après la guerre, l'Italie reprend l'importation de chevaux bretons.

Continuant dans la même voie l'œuvre à peine ébauchée et interrompue par quatre ans de guerre, une commission italienne, en 1919, va dans le Finistère se procurer des géniteurs.

Les pertes énormes en chevaux subies sur les champs de bataille demandent à être rapidement compensées pour le grand bien du commerce et de l'agriculture. Mais le marché breton est fermé pour les animaux de service ; la race de demi-sang postière bretonne est déclarée au même titre que les races de trait « indispensable à la vie économique du pays », et, jusqu'en octobre 1921, son exportation est prohibée.

Un grand éleveur italien exprime exactement le dépit et les regrets causés au-delà des Alpes par la fermeture des frontières : « Maintenant, écrit-il, nous sommes très malheureux pour faire l'élevage car nous n'avons pas le droit d'importer des chevaux de trait et postiers, le vrai genre qu'il nous faut. Mon élevage est vide et mort et je voudrais reprendre avec toute ma passion mes achats dans votre pays ».

Après la levée d'interdiction, marchands et éleveurs sillonnent la Bretagne. Mais ces achats d'animaux de service n'ont été que temporaires ; plus loin nous en exposons la cause.

Au contraire, l'étalon reproducteur est régulièrement l'objet de visites italiennes. Les éleveurs eux-mêmes se mettent à le réclamer dans les stations de l'Etat.

Voici un ordre du jour émis par un syndicat d'éleveurs toscans que nous reproduisons entièrement :

« Les éleveurs des provinces de Pise et de Livourne réunis dans le but de se prononcer sur la direction à donner à l'élevage du cheval, après avoir entendu l'exposé de la situation fait par les chaires ambulantes d'agriculture, reconnaissant la nécessité impérieuse qui incombe au Gouvernement et aux particuliers de sortir du chaos actuel et de coordonner les efforts, de s'unir dans la poursuite d'un but unique ; tenant compte que le cheval demandé par la collectivité est celui qui répond mieux que tout autre aux buts de la production et du commerce ; reconnaissant nettement qu'un tel cheval est le *postier breton*, dont on a pu apprécier en Italie et dans le Pisan l'adaptation, les multiples aptitudes, la rusticité et la sobriété ; considérant que les provinces de Pise et de Livourne possèdent toutes les conditions alimentaires requises pour sa conservation, *décident* de pousser partout et particulièrement dans la région de plaine à la *substitution du cheval local par le postier breton* et de faire converger tous leurs efforts pour aider à cette substitution, d'informer le Gouvernement de cette décision, pour que, la reconnaissant, il fasse peupler les stations de monte de ces provinces

d'étalons de la race postière bretonne, et encourage d'accord avec les dessus dits les importations directes de reproducteurs ».

Ce vœu indique nettement les besoins du pays en chevaux agricoles et montre l'estime dont jouit en Italie le postier breton.

D'autres syndicats, en particulier celui de Brescia, plus sages, ne confient pas au Gouvernement le soin de leurs intérêts.

Ils délèguent des représentants qualifiés pour leur acheter des étalons, et d'après le Docteur Agnoletti, Inspecteur zootechnique à Venise, qui avait dirigé le choix de reproducteurs, les éleveurs ne sont point déçus de leur initiative : « Très contents, dit-il, des postiers achetés l'an dernier ; ils se sont bien acclimatés, ils ont monté avec profit et tout le monde est enthousiaste ».

Syndicats et Haras italiens recherchent un type bien spécial qui répond à la description suivante : un cheval d'une taille moyenne de 1 m. 58, à silhouette distinguée, à ligne de dessus parfois longue mais *toujours bien soutenue*, à membres forts, secs et exempts de tare, à *sabots larges et profonds*, avec des allures brillantes et surtout *correctes au pas et au trot*, à robe alezane de préférence.

Qui n'a vu les membres d'une commission italienne opérer leur triage, s'imaginer difficilement les mille précautions qu'ils prennent ; l'animal est examiné peut-on dire sur toutes ses faces ; tout est décrit, noté, aucun détail ne leur échappe, et il est rare qu'ils achètent un che-

val sans l'avoir revu une seconde et parfois une troisième fois.

Ainsi groupent-ils des sujets dont l'homogénéité est parfaite.

Trois dépôts reçoivent ces reproducteurs bretons : ceux de Ferrare et de Créma, les plus importants, et celui de Reggio Emilia.

Le dépôt de *Ferrare* dessert toute la Vénétie jusqu'aux provinces d'Udine et de Trévise, et principalement les riches plaines traversées par le Pô et l'Adige et, dans le Nord de l'Emilie, le Ferrarais et le Bolonais.

A celui de *Créma* revient la Lombardie et le Piémont dans les parties arrosées par le Pô et ses affluents, où les belles prairies côtoient les rizières, les champs de maïs et de blé.

Le dépôt de *Reggio Emilia* entretient peu d'étalons bretons ; il en fournit au Sud de l'Emilie et peut-être à certaines provinces de la Toscane.

Nous constatons que ces régions sont les plus fertiles de l'Italie au point de vue de la culture et de l'élevage. La terre irriguée nourrit largement un cheval de trait qui à son tour lui rend les bienfaits de son service.

Les juments menées à la saillie de l'étalon breton offrent une conformation variable suivant qu'elles appartiennent à la petite race indigène ou à des races étrangères. Parmi celles-ci on rencontre la race hongroise et la race irlandaise importée pour les besoins de l'armée. Assurément ces différentes races se sont croisées entre elles, donnant une production métisse plus ou moins réussie.

Par le cheval breton on parviendra peut-être à unifier cet ensemble hétérogène.

Bien que régulière, l'importation par les Haras italiens s'est toujours limitée à un petit nombre des sujets. Sur le tableau ci-dessous nous représentons, dans un ordre chronologique, les achats effectués depuis la guerre à l'année 1930.

Date	Nombre d'étalons achetés
Décembre 1919	33
Février 1922	17
Novembre 1925	10
Septembre 1926	18
Septembre 1927	16
Décembre 1927	12
Septembre 1928	5
Novembre 1929	4
Février 1929	1
Total	116

Ce qui nous frappe immédiatement, à la lecture de ces chiffres, est la faible importance des achats qui, en 11 ans, se réduisent à 116 unités, soit une moyenne de 10 par an.

Quelle en est la cause ?

Diverses personnalités interrogées sur cette question nous ont différemment répondu.

Quelques-uns ont parlé du maquignonnage encore en vigueur chez certains praticiens. Nous ne retiendrons pas cette supposition par trop gratuite : par leur haute compétence et leur attention toujours éveillée, les commissions italiennes auraient vite dépisté une tentative de fraude.

Deux explications, qui, à notre avis, se complètent, méritent d'être examinées : d'une part la concurrence des chevaux dénommés « hongrois » provenant de l'Europe centrale, d'autre part la concurrence des chevaux belges.

Les chevaux hongrois, de format plus léger que le breton, se distinguent par une encolure grêle, un garrot bien sorti, une côte plate, une croupe inclinée et une fesse courte ; l'ensemble manque d'ampleur et de points de force.

Ces animaux, pour rustiques qu'ils soient, ne sauraient soutenir la comparaison avec le Breton plus massif et plus vigoureux, dans les utilisations comme chevaux de culture ou d'artillerie. Leur mérite est d'être facilement accessible à la bourse italienne : le prix d'achat peu élevé défie la concurrence de nos chevaux de service. *L'artillerie transalpine se contente de ces produits à bon marché et le besoin immédiat d'élever sur son sol un cheval « ad hoc » est écarté et notre exportation de géniteurs en subit le contre-coup.*

Le cheval belge concurrence directement le Breton dans les vallées du Pô et de ses affluents, et surtout dans la région de Crémone, où il est depuis longtemps implanté.

Animal de service, il lui incombe les durs travaux de



(Cliché Bléas).



(Cliché Bléas).

Types d'étalons achetés par le Gouvernement Italien.

charroi et de culture que les chevaux indigènes et hongrois ne peuvent accomplir ; le reproducteur, il saillit, tout comme le Breton, les plus fortes juments du pays. C'est donc une lutte constante entre eux, lutte à laquelle assistent les partisans de l'une et l'autre race. D'un côté nous avons le milieu militaire nettement en faveur du cheval breton, de l'autre, l'élément provincial qui prône le Belge. Or la direction de l'élevage est entre les mains de ces deux factions et de la prépondérance de l'une ou l'autre dépend l'importation de l'une des races.

Nous croyons que le cheval breton gagne du terrain : il a déjà conquis les éleveurs de certaines provinces (Pise, Livourne, Brescia, etc.) qui lui ont à maintes reprises manifesté leur préférence, soit par des vœux, soit par des achats. L'élément provincial jusqu'ici hostile est entamé et il reconnaîtra bientôt les avantages du cheval breton, agricole et artilleur.

AFRIQUE DU NORD

A l'Afrique du Nord, pays agricole par excellence, un animal de trait, cheval ou mulet, est indispensable pour labourer la terre et transporter les denrées produites par le sol.

Or le cheval indigène, le Barbe, est surtout propre à la selle, il est rarement un tractionneur. Malgré son extrême vigueur, sa conformation étriquée et sa masse trop réduite lui interdisent les travaux des champs et les lourds charrois ; de plus, sa nervosité lui fait perdre inutilement de l'énergie, lui amène une fatigue prématurée, tout en rendant sa conduite plus délicate.

L'extension rapide de l'agriculture a eu pour conséquence immédiate un besoin pressant d'un moteur animé, et il a fallu s'approvisionner en France et à l'étranger, à des prix toujours élevés, en chevaux et mulets aptes aux travaux de culture.

Pour modifier cet état de choses, pour enrayer l'exode plus important chaque année de capitaux au dehors, une seule solution s'offrait : *élever un cheval de trait*.

L'Algérie s'est mise la première à la tâche, suivie bientôt par le Maroc et la Tunisie.

Algérie

Dès le début de ce siècle, le développement progressif et incessant du vignoble, de la culture des céréales et des

primeurs entraîna une augmentation corrélative de l'importation d'animaux de service.

Agriculteurs et éleveurs s'alarmèrent, et à l'esprit de tous la production d'un cheval de trait devenait une nécessité économique. Prenant leurs intérêts en main, ils formèrent des syndicats, dans le but d'introduire dans la colonie des géniteurs. Mais ils manquèrent de méthode et d'unité dans leur vue ; ils achetèrent des étalons percherons, boulonnais, ardennais, bretons... sans se préoccuper si ces animaux s'adapteraient au milieu particulier de l'Algérie, et si leur conformation et leurs origines leur permettraient de s'allier avec chance de succès à la jument barbe.

Dans ces conditions, les résultats devaient être et furent médiocres.

Vers 1910, M. le Docteur Vétérinaire Trouette étudia sérieusement la question du choix du reproducteur et, éclairé par les errements précédents, il traça une ligne de conduite pour l'avenir.

Les essais multiples auxquels s'étaient livrés les colons avaient démontré la faillite du Percheron, du Boulonnais et même de l'Ardennais en Algérie. Seul parmi les géniteurs importés, le petit étalon breton avait donné entière satisfaction. Sa réussite était d'ailleurs à prévoir. De par son origine arabe, son tempérament sobre et résistant, son format moyen, par suite de la similitude entre le climat Nord-Africain et celui de l'Armorique, le cheval breton devait croiser heureusement avec la jument barbe et être le géniteur rêvé qui allait doter la colonie d'un cheval agricole.

« Le Breton ! il est le seul capable d'apporter au Barbe l'augmentation de format que nous désirons lui voir acquérir sans lui voir perdre ses qualités natives » (Trouette).

C'est aussi l'opinion de M. Antoine, Ingénieur agricole à El-Aria : « Le cheval breton est capable de rendre de grands services à l'agriculture africaine qui réclame un cheval de trait et ne peut le trouver dans la race barbe. Par sa rusticité, son endurance, le cheval breton résiste au climat très variable de l'Algérie, ce qui est déjà quelque chose, mais ce qui est mieux, aux mauvais traitements des indigènes qui le mènent. Il faut qu'il ait bon caractère pour rester franc entre leurs mains ».

Grâce à l'activité de M. le Docteur Vétérinaire Trouette et à sa brochure « Le cheval agricole en Algérie », un courant d'opinion s'est dessiné rapidement en faveur du cheval breton parmi les *colons* et même l'Administration. Dans la « France hippique » du 31 mars 1913, M. G. Antoine écrivait : « Beaucoup de colons ont fait l'acquisition de juments bretonnes ; de sorte que le jour est proche où la Remonte pourra trouver en Algérie l'effectif nécessaire au ravitaillement de l'Artillerie ».

Après la guerre, les transactions avec la Bretagne continuent ; les éleveurs algériens ou leurs marchands se rencontrent nombreux dans les foires du Léon.

Mais jusqu'à 1920, aucun étalon breton n'a gagné l'Algérie. C'est seulement au début de cette année que M. Mounier, grand éleveur à Tiàret, dont l'élevage exclusivement composé de chevaux bretons est justement réputé, achète un bon étalon et un poulain.

Mais au concours général agricole de l'Afrique du Nord en avril 1921, « les chevaux de trait étaient presque tous d'origine bretonne ».

Ces trois dernières années, les importations de chevaux bretons en Algérie ont pris une ampleur inespérée. A chaque instant la « Bretagne hippique » signale de fortes expéditions de juments et l'achat de quelques étalons. C'est ainsi que durant la seule année de 1927 un marchand embarque plus de trois cents chevaux vers l'Algérie... On peut compter qu'une dizaine d'étalons y vont tous les ans faire la monte.

Il est à noter que l'Etat a laissé complètement aux mains des éleveurs le soin de pourvoir l'Algérie en animaux de trait. Le Service de Remonte en 1922 importa bien 5 étalons bretons, mais l'essai n'a pas été poursuivi puisque la population entière marchait dans la bonne voie. La vogue du Breton est même telle que tous les chevaux sont importés et connus sous la rubrique « breton ».

L'étalon choisi pour croiser avec la jument barbe est d'une taille qui n'excède jamais 1 m. 56 ; son poids oscille entre 500 et 600 kilos. On le recherche ample, compact et bien expressif dans son regard et sa physionomie. C'est le petit postier ou le trait léger du Sud-Finistère et du Morbihan.

Avec la jument barbe il donne des métis dont le format est nettement renforcé. Les mâles sont castrés et constituent d'excellents limoniers.

Les femelles sont de bonnes juments qu'on fait saillir parfois par l'étalon breton, rarement par l'étalon barbe.

Le croisement continu a peut-être l'inconvénient de diminuer la résistance naturelle des sujets due à l'ascendance indigène, mais il a l'avantage de substituer au bout d'un certain temps la race amélioratrice à la race croisée.

Plus souvent la jument métisse est hybridée avec le baudet pour la production mulassière.

Le mulet dont la robustesse et la sobriété sont légendaires est très prisé en Afrique du Nord où l'indigène est négligent, peu soucieux et alimente mal les animaux dont il a la charge, surtout durant l'été, période de disette pour ceux qui n'ont pas de réserves. Son importation, malgré un élevage en somme assez prospère, est même supérieure à celle des chevaux. Ce sont en général le médiocre mulet catalan et le mulet pyrénéen qui entrent en grande quantité en Algérie. Il n'est donc pas étonnant que les juments métisses et bon nombre de juments bretonnes soient destinées à la production lucrative du mulet.

Ce qu'il y a de remarquable dans la lecture des statistiques d'importation de chevaux en Algérie c'est le nombre considérable de *juments*, et celui insignifiant de chevaux hongres. Ce fait se conçoit d'ailleurs parfaitement, car en prenant une jument, le colon s'assure en même temps qu'un animal de service une *poulinière*.

Ces juments sont la plupart gestantes. Des personnes prétendent que l'indigène méfiant craindrait qu'on ne lui livre des femelles stériles. Mais la grande majorité des juments est destinée aux colons et non aux indigènes. Il ne faut voir là qu'une simple question d'intérêt : l'acheteur se procure deux sujets avec le prix d'achat et surtout les frais de transport d'un seul.

Malgré les achats considérables de juments et d'étalons effectués depuis la guerre, l'Algérie n'est pas encore à même de se suffire. Les statistiques ci-dessous montrent au contraire que les importations de chevaux augmentent chaque année.

STATISTIQUES DE L'IMPORTATION DE CHEVAUX
EN ALGÉRIE DE 1922 A 1930

1922		546
1923		1.397
1924		1.473
1925		880
1926		1.617
1928		2.405
1929		2.073

Plusieurs causes sont à invoquer.

D'abord au développement continu de l'agriculture et du commerce correspond tous les ans une demande plus élevée de chevaux de trait. Ajoutons que l'élevage chevalin est en régression ; la culture envahit peu à peu l'aire des prairies ; d'autre part l'élevage de bovins et d'ovins s'avère souvent plus rémunérateur.

Enfin l'élevage du cheval agricole est pour ainsi dire cantonné aux seules mains des colons : il faudrait amener l'indigène à coopérer à cette œuvre économique., chose délicate pour qui connaît la routine de l'arabe.

Pour toutes ces raisons, l'Algérie demeurera tributaire de la Bretagne pour son approvisionnement en étalons et en juments de service.

Maroc

Grâce à ses nombreux cours d'eau et aux irrigations, le Maroc est au point de vue élevage la région la plus prospère de l'Afrique du Nord.

Son cheptel chevalin est fort de 190.000 têtes alors que celui de l'Algérie, pour une superficie incomparablement supérieure, n'atteint que 160.000 unités.

Le Barbe, mauvais cheval de culture, a été pendant longtemps le seul élément constitutif de cet effectif. Contrairement à ce que nous avons constaté en Algérie, c'est le Service des Remontes et des Haras qui entreprit de lui adjoindre un cheval de trait.

Le Gouvernement prévoyait tout l'intérêt que procurerait la présence dans le pays même d'une telle race pour le ravitaillement de ses Colonnes. En outre il craignait que colon et indigène ne se lancent dans l'industrie mulassière, lorsque les progrès du commerce et de l'agriculture réclameraient un animal de trait.

Malgré l'opposition du Général Duparge qui préférait la sélection du Barbe le plus lourd, le Service des Remontes et des Haras acheta, en 1913, 4 étalons bretons. Douze juments provenant de la réforme du corps d'occupation furent affectées à la ferme hippique de Temara, afin d'y rencontrer l'étalon barbe.

De plus, à partir de cette date, les troupes d'occupation du Maroc furent alimentées en petites juments bretonnes. Celles-ci, à leur réforme, seraient vendues dans le pays et serviraient à la reproduction.

Dès le début, pour encourager l'élevage d'un cheval de

trait, des juments du corps furent cédées à des colons, à la condition de les faire saillir par les étalons bretons des Haras.

Mais moins clairvoyant et moins actif que son confrère d'Algérie, le colon marocain ou bien ne mena pas les juments aux étalons des Haras, ou bien il les soigna mal et en laissa mourir un grand nombre. La conséquence fatale ne tarda pas : en 1922 les prêts furent interrompus.

Jusqu'en 1920, les étalons bretons étaient exclusivement réservés aux juments bretonnes. Depuis, on permet leur croisement avec des juments marocaines bien charpentées. Leur nombre n'est pas très élevé dans les Etablissements hippiques ; on en compte depuis la guerre une moyenne de dix.

Au commencement, les saillies étaient plutôt réduites, mais depuis 1924, comme indique le tableau ci-dessous, on note une montée brusque des saillies. Le colon a compris... mais un peu tard. Il reconnaît maintenant les avantages économiques d'une race de trait et il substitue au tracteur onéreux la force hippomobile.

SAILLIES EFFECTUÉES PAR LES ÉTALONS BRETONS
DE 1917 A 1926

Années	1917	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Nombre de saillies...	125	114	133	189	173	193	260	233	314

(d'après la thèse de M. le Docteur Vétérinaire Martin sur les Etablissements hippiques du Maroc).

L'expérience de croisement barbe-breton tentée en 1913 à la ferme hippique de Témara n'a pas été très concluante et s'est avérée coûteuse. Aussi les juments bretonnes sont-elles en général saillies par l'étalon breton, rarement par le baudet, car, au Maroc, l'industrie mulassière ne jouit pas de la même vogue qu'en Algérie et en Tunisie.

L'étalon breton que l'on introduit dans notre protectorat est de taille réduite (1 m. 48 à 1 m. 52), assez volumineux et surtout bien trempé et énergique, car le barbe marocain est extrêmement lymphatique, un « dégénéré » d'après M. le Docteur Vétérinaire Monod.

Sa conformation doit être appropriée pour redresser les rayons osseux de la jument marocaine : rendre l'épaule plus longue et plus oblique, diminuer l'inclinaison de la croupe.

La jument qu'il rencontre est celle de la plaine, suffisamment forte et appartenant à un propriétaire qui offre une garantie suffisante pour l'avenir du poulain.

Les produits de première génération rappellent plutôt le Breton que le Barbe. Il est ramassé, plus musclé que sa mère et il a hérité de son père la croupe double, la tête expressive et un influx nerveux développé. Mais ses membres restent grêles, sa poitrine plate ; ce n'est pas un beau sujet mais il est résistant au climat, très rustique et convient parfaitement aux travaux agricoles.

Voici ce qu'en dit M. le Docteur Vétérinaire Postel, chef de service de la région d'Oudjda : « Les chevaux sont de solides produits, rappelant le Breton par leur aspect général, massifs et puissants, petits et rablés, capables de tirer longtemps de bonnes charges à une belle allure. Aussi

rustiques que les Barbes et que les Bretons, d'un caractère doux et facile, ils justifieront certainement par la suite tous les espoirs qu'on met en eux ».

Le croisement continu, normalement pratiqué, est encore plus satisfaisant. Les juments métisses ne sont pas utilisées pour la production mulassière comme en Algérie et en Tunisie ; elles sont saillies par un étalon breton, et le trois-quarts breton-barbe est d'un modèle plus régulier et plus fort que le demi-sang ; il constitue un très bon limonier.

Bref, au Maroc, comme en Algérie, le cheval breton a pleinement répondu aux desirata de ceux qui l'ont importé ; s'acclimatant bien, s'alliant heureusement avec le Barbe ou avec le baudet, il a doté ces possessions d'un *animal de trait* qui contribue dans une large mesure à leur colonisation.

Tunisie

Vers 1910, quelques colons français importaient dans la Régence des étalons et des juments de race bretonne, afin d'obtenir des sujets assez volumineux pour exécuter les travaux de leur ferme.

Bientôt le Gouvernement reconnut lui-même l'utilité d'un animal de trait. L'Etablissement d'élevage de Sidi-Tabet, créé en 1866 par le Comte de Sancy, s'assigna en 1913 un quadruple but, dont l'un était la production d'un cheval de trait soit par la sélection du barbe lourd, soit par croisement avec le petit breton de la Montagne de

juments barbes choisies dans le centre, où, par suite de la présence de phosphate de chaux dans le sol, les animaux atteignent un développement osseux plus considérable que dans les autres parties du pays.

Mais la production d'un cheval de culture resta longtemps limité à cet établissement et à quelques fermes.

Après la guerre, le cheval de pur-sang arabe et le Barbe ont traversé une crise qui a abouti à une orientation nouvelle de l'élevage. D'une part le cheval de selle n'a plus trouvé que de maigres débouchés dans la Remonte et le commerce et sa production a périclité. D'autre part l'agriculture a demandé à l'élevage de lui fournir un animal plus fort, propre au service de trait.

Nous avons signalé au sujet de l'Algérie les avantages incontestables du mulet en Afrique du Nord. Sa production devint et est actuellement la principale préoccupation des éleveurs tunisiens.

D'ailleurs le Gouvernement, conscient de l'intérêt général, l'a favorisée en important des baudets pyrénéens afin d'agrandir le format.

Mais en même temps, il a poursuivi et amplifié les essais de croisement avec le Breton à l'Etablissement d'élevage de Sidi-Tabet, qui compte en ce moment 7 étalons bretons.

Les colons non plus n'ont pas délaissé le Breton ; ils ont prévu tout le profit que l'on pouvait en retirer pour la production d'un gros mulet et ils ont fait l'acquisition de juments et de quelques étalons.

Les demi-sang bretons-barbes sont généralement très réussis ; ils sont homogènes, non décousus et possèdent



(Cliché Bléas).



(Cliché Bléas).

Types d'étalons vendus à l'Afrique du Nord.

des caractères et des aptitudes correspondant bien au but recherché. Naturellement le succès dépend du choix des reproducteurs mis en présence. La saillie du petit étalon doit être exclusivement réservée aux juments barbes les plus fortes et les mieux conformées.

M. le Docteur Vétérinaire Godard, Inspecteur de l'Élevage, a croisé un étalon breton avec une jument pur-sang arabe assez étoffée ; celle-ci deux ans de suite engendra une superbe pouliche. Encore une fois la thèse de l'affinité du sang breton avec le sang arabe se trouve confirmée.

Les femelles métisses sont uniquement employées à la production du mulet. De même, nombre de juments bretonnes que des viticulteurs entretiennent pour le travail de leur vigne, sont saillies par le baudet.

Dans ces conditions l'élevage d'un cheval de trait n'est pas en avenir de prendre une grande extension en Tunisie ; *il est considéré non comme un but mais comme un moyen à la production du mulet.*

Il est vrai que des obstacles s'opposent à son utilisation : une alimentation souvent trop parcimonieuse et irrégulière et surtout la *piroplasmose*. Les chevaux importés sont dépourvus d'une immunité naturelle à cette affection. Mais *par le croisement continu*, que conseille M. Ginieis et qui n'a pas encore été tenté, ne tournerait-on pas la difficulté ? Les sujets seraient peut-être doués à leur naissance d'une résistance suffisante à cette redoutable maladie.

ESPAGNE

Malgré une origine commune, les chevaux de la péninsule ibérique constituent un ensemble hétérogène.

Leur ancêtre est le fameux cheval *andalou* qui, d'après R. Janini, serait étroitement apparenté aux chevaux lybiens dont sont dérivées les meilleures races du monde, et qui eut au XVIII^e siècle son heure de célébrité mondiale.

Cheval de selle de poids moyen, l'andalou se distingue par un profil céphalique convexe, des extrémités fines, caractères qui le rapprochent du Barbe, mais sa croupe est ample et arrondie, ses allures souples et relevées ; son expression fière témoigne de son énergie.

Parti du Sud, il a presque entièrement peuplé l'Espagne.

En Andalousie, son berceau d'origine, on l'a conservé pur, intact de toute infusion du sang étranger et on le retrouve là avec les caractères que lui assignaient les anciens auteurs.

Ailleurs, la nature du sol, si dissemblable avec les régions, l'a marqué de son empreinte et a modifié notablement son format : ici il est devenu un petit poney, là presque un cheval de trait.

Des croisements ininterrompus ont achevé de détruire le restant d'homogénéité dans la production chevaline et

aujourd'hui il faut parler non du cheval espagnol, mais *des chevaux espagnols*.

D'une manière schématique, le Sud produit le cheval de selle, l'andalou pur ou croisé avec des arabes et des anglo-arabes. Dans le Nord, certaines contrées à riches pâturages élèvent un cheval plus fort, parfois apte au service de trait léger ; dans les régions montagneuses, à sol aride et à climat dur, le cheval est d'une taille réduite. En Espagne comme en Bretagne, l'influence du milieu a été prépondérante.

La population chevaline, de 720.000 têtes, formée, comme nous venons de le voir, principalement de chevaux légers, est incapable à elle seule d'assurer l'exploitation agricole et commerciale du pays.

C'est pourquoi au cheval on a adjoint le mulet, dont l'industrie est particulièrement développée puisque le cheptel atteint 1.295.000 unités.

On fait le mulet un peu partout, « tant dans les plaines et les montagnes de Galice que dans les monts et vallées de l'Aragon et de la Catalogne, tant dans l'Antique Royaume de Valence que dans la Vieille et Nouvelle Castille, en Estramadure et en Andalousie ».

Le mulet convient aux gros travaux agricoles et aux lourds charrois ; c'est un animal de trait lent. Mais il ne saurait traîner une forte charge à une allure rapide et, pour la même raison, il n'est pas bien adapté à l'artillerie où les pièces doivent souvent être emmenées à un bon trot ou au galop.

L'Espagne était donc obligée de se procurer à l'étranger

un cheval de trait léger et moyen, propre au service semi-gros semi-rapide : en un mot un cheval artilleur et agricole. Cette lacune dans la production qui était un inconvénient onéreux en temps de paix pouvait devenir un danger pour la vie même du pays pendant une guerre.

Pour échapper à la tutelle étrangère, le Gouvernement décida, au début de ce siècle, de produire sur son territoire le cheval qui lui manquait. Il lui suffisait d'augmenter par un croisement judicieux le format de ses plus gros chevaux, de leur fournir un peu plus d'ampleur et de masse.

Dans ce but furent importés concurremment des étalons bretons et percherons.

L'étalon percheron, employé jusqu'à ces dernières années comme améliorateur, n'a pas donné les résultats escomptés : les métis obtenus sont, au dire de M. le Commandant Rodriguez, décousus et lymphatiques.

Depuis la guerre on a aussi essayé, dans les centres d'élevage de gros trait, le petit étalon ardennais belge.

Mais c'est le cheval breton qui est unanimement apprécié en Espagne.

Le Norfolk-breton eut, à la fin de l'été 1905, la faveur d'une commission espagnole. Celle-ci en amena une vingtaine pour peupler le dépôt d'Hospitalet del Lobregat, récemment fondé à Barcelone en vue de la production d'un cheval d'artillerie et de culture.

En 1908, eut lieu un nouvel achat de 29 étalons pour le même dépôt.

Dès le début de l'importation, la préférence des autorités et des éleveurs alla au Breton, puisqu'en 1912 le dépôt d'Hospitalet comprenait 50 étalons norfolk-bretons et seulement 4 percherons, et que la moyenne des saillies effectuées par les bretons était supérieure à celle obtenue par les autres étalons.

Ramon de la Encina, directeur du Dépôt Royal d'Hospitalet, dans un article « La Catalogne et le cheval d'artillerie » disait déjà en 1912 : « Comme production des postiers norfolk-bretons, nous connaissons les fils des premiers importés dont un a déjà été acheté par la commission, et ce que nous pouvons assurer c'est qu'ils produisent au plus haut degré le type artilleur, de taille moyenne, robuste, compact et bien membré ».

Depuis la guerre, encouragée par les premiers essais, la commission espagnole revient tous les ans dans le Finistère et ses achats prennent parfois l'ampleur de véritables razzias de reproducteurs.

Sur le tableau ci-contre, nous représentons le nombre de chevaux bretons achetés chaque année par les Haras Royaux d'Espagne de 1921 à 1930.

Durant ces dix années, 761 étalons et 21 poulinières ont franchi les Pyrénées, soit à la cadence de 78 géniteurs par an.

Ces chiffres sont suffisamment éloquents et nous dispensent de commentaires.

STATISTIQUES DE L'IMPORTATION DE REPRODUCTEURS BRETONS
EN ESPAGNE

Années d'achat	Nombre de reproducteurs
1921	49
1922	80
1923	104
1924	158
1925	74
1926	81
1927	40
1928	70
1929	66
1930	60
Total	782

De même que les Italiens, les Espagnols ont leur modèle préféré, très spécial, caractérisé par :

une tête petite et expressive, à chanfrein droit ou camus, à oreilles bien portées ;
un œil vif, signe d'influx nerveux ;
un poitrail ouvert, musclé et près de terre ;
des articulations larges ;
des allures brillantes.

En résumé, *c'est le vrai type de breton qu'ils recherchent.*

Les sujets dont le maintien dénote du lymphatisme sont

refusés ; les Espagnols tiennent au principe que *l'énergie supplée dans une certaine mesure à la masse*.

Le format et la taille varient énormément suivant les dépôts auxquels les étalons sont destinés, mais dans l'ensemble la taille est voisine de 1 m. 53.

Les dépôts au nombre de neuf sont placés sous la haute autorité du Ministre de la Guerre et sous la direction des Haras Royaux qui disposent pour leur entretien d'un personnel militaire.

L'effectif global d'étalons s'élève à 1450, et, sur ce nombre, le Breton à lui seul totalise 840 unités réparties entre six dépôts : Hospitalet, Saragosse, Léon, Santander, Valencia et Baeza.

Le dépôt d'Hospitalet dessert *la Catalogne* ; les provinces de Gérone et de Barcelone dans le Nord reçoivent l'étalon trait de petite taille ; celles du Sud un cheval plus léger, genre postier.

La Catalogne a un relief très accidenté, par suite des digitations que lui envoient les Pyrénées, mais le sol est fertile, partout cultivé ou livré à la pâture. Son cheptel chevalin est avec celui de l'Aragon et du Léon le plus massif de la péninsule ; le « catalân » descendrait des chevaux importés de Bretagne au cours du XIV^e siècle.

A Saragosse, dans *l'Aragon*, vont les étalons de trait les plus lourds ; dans le bassin moyen de l'Ebre abondent de riches pâturages qui permettent de nourrir un animal plus exigeant ; on y produit le cheval de culture et d'artillerie par excellence.

L'Aragon constitue avec la Catalogne le foyer de diffu-

sion de la race de trait dans le Léon et le littoral Sud-Est de l'Espagne.

Le Royaume de Léon, à la frontière portugaise, élève dans le bassin du Douro un cheval de gros trait qui y est très en honneur et concurrence heureusement le mulet. Le dépôt de Léon fournit aussi en partie des géniteurs à la région montagneuse *des Asturies* et à *la Galice*.

Celui de Santander, outre ces dernières contrées, approvisionne *la Navarre* et *le Pays Basque*.

Ces régions de l'Asturie, Galice, Navarre, et Pays Basque sont réputées pour leur production de petits chevaux : le poney de Navarre, miniature de l'Andalou, est célèbre, et en Galice, à côté du « jaca gallega » d'une taille moyenne de 1 m. 35, un poney à profil concave et à tête petite pâture le genêt.

Les plus petits étalons, d'une taille inférieure à 1 m. 50 mais rablés, sont réservés aux juments de ces pays.

Dans *le Royaume de Valence*, le long de la Méditerranée, le cheval est un trait léger ; l'étalon reproducteur est le postier de taille moyenne, assez volumineux et près de terre.

Le dépôt de Baeza, au Nord de l'Andalousie possède un nombre restreint de petits chevaux bretons. Là l'élevage de la race andalouse limite l'extension du cheval de trait vers le Sud.

Cet exposé de la répartition géographique de l'étalon breton en Espagne montre, ce qui est tout à fait logique, que les régions fertiles, à climat humide, tels les bassins de l'Ebre et du Douro, la côte méditerranéenne, sont les

centres d'élevage par excellence du plus gros cheval de trait. Les autres contrées, plus pauvres, sont obligées, faute d'une alimentation suffisante, d'entretenir des animaux de format réduit.

Signalons simplement pour mémoire que vingt poulinières bretonnes sont affectées à la jumenterie de Connanglell, en vue de produire des Bretons purs, capables au besoin de remplacer les reproducteurs importés de Bretagne.

Le nombre considérable d'étalons bretons en Espagne est un succès et une récompense méritée pour l'élevage breton. Mais chaque médaille a son revers et *cette exportation de géniteurs porte en elle-même un grave danger pour l'avenir du débouché des chevaux de service dans ce pays.*

Avant la guerre, le marchand espagnol était pauvre et n'achetait dans les foires que les rebuts de l'élevage breton, chevaux tiqueurs, méchants et autres, que des maquignons de bas étage leurs « refilaient » à petit prix.

L'Espagne n'a pas été mêlée à la Grande Tourmente, et n'a pas eu à souffrir de la dépréciation de sa monnaie ; bien au contraire elle a été très favorisée par le change dans son commerce avec la France.

Profitant de cette situation privilégiée, les Espagnols ont envahi le marché breton à la fin de la guerre ; ils se sont approvisionnés non plus en rebuts mais en jolies « bidettes » du Morbihan, de la région de Carhaix et du Sud du Finistère qu'ils allaient chercher dans le centre des transactions, le Léon. Ces juments étaient en majorité

dirigées vers la Catalogne où elles sont saillies par des étalons bretons, ou utilisées à la production du mulet. Outre ces bidettes, marchands et éleveurs espagnols se sont procurés en Bretagne de petits « ragots » entiers qu'ils consacrent à l'élevage du bardot ou même du bidet.

Grâce à cette importation massive de juments faites par les éleveurs d'une part, grâce aux nombreux étalons acquis par le Haras d'autre part, il est fortement à craindre que l'Espagne ne parvienne bientôt au but qu'elle poursuit : *se suffire en chevaux de trait*.

Ne soyons cependant pas trop pessimiste en la matière. L'effectif chevalin espagnol est trop réduit pour répondre aux besoins de la culture, du commerce et de l'artillerie. C'est pourquoi l'Espagne restera longtemps encore le meilleur client de la Bretagne.



Type de l'ancien bidet. Taille : 1 m. 45. Vendu aux Haras Royaux d'Espagne.



(Cliché Bléas).

Trait de taille moyenne : 1 m. 53. Vendu aux Haras Royaux d'Espagne



Autre modèle plus distingué et plus grand. Taille : 1 m. 56. Vendu aux Haras Royaux d'Espagne.



Embarquement à Landivisiau d'étalons achetés en Bretagne en juillet 1925 (au nombre de 65), par les Haras Royaux d'Espagne.

CHAPITRE IV

Autres débouchés possibles

L'exportation est la conséquence rationnelle et indispensable d'une production. Celle-ci, pour assurer son avenir, pour progresser, doit avoir la préoccupation constante non seulement de conserver ses débouchés *mais aussi et surtout d'en acquérir de nouveaux.*

Il nous a donc paru utile d'envisager ici les possibilités d'extension du cheval breton dans deux pays : le Brésil et le Canada.

Ces états pour diverses raisons que nous exposons ont besoin de reproducteurs d'élite.

Aux éleveurs bretons de secouer leur inertie et de tirer partie d'une situation privilégiée.

BRESIL

Bien que l'agriculture soit la branche prépondérante de l'économie nationale au Brésil, l'élevage équin n'est cependant pas négligeable, puisque, d'après les statistiques de 1916, le cheptel chevalin s'élève à 6 millions de têtes et celui asin et mulassier à 3 millions.

Les Etats de Rio grande do Sul, de Sao Paulo et de Minas Geraes, favorisés par un climat humide et pourvus d'un réseau hydrographique étendu, sont les principaux centres d'élevage.

La population chevaline est uniquement composée du cheval indigène dit « national », descendant direct des chevaux importés par les colons portugais et espagnols. Celui-ci a gardé le cachet de ses ancêtres alters, andalous, barbes ou arabes, mais il a beaucoup diminué de taille, c'est un dégénéré : la jument ne dépasse guère 1 m. 38 au garrot et son poids est inférieur à 350 kilos. Son format trop réduit limite son emploi à la selle ; cependant les juments servent aussi à la production mulassière qui est très en honneur.

Au mulet rustique et agile incombent tous les travaux agricoles, travaux d'ailleurs légers par suite de l'humidité constante de la terre qui se laisse facilement labourer.

Provenant d'une petite jument, le mulet est aussi peu

volumineux et ne peut être livré à la traction lourde. Au Brésil il manque donc un cheval de trait léger ou un mulet plus fort pour l'exécution des travaux cultureux les plus durs et surtout, comme en Argentine, pour la remonte de l'Artillerie.

Vers 1913, *l'Etat de Sao Paulo* essaya dans son haras de Pindomonhangaba le croisement de quelques Norfolk-bretons avec les petites juments du pays, afin de remédier à l'absence d'animaux de trait.

L'idée première de l'importation de chevaux bretons était de créer des juments plus fortes, mieux membrées, plus larges de poitrine, avec lesquelles, par hybridation avec l'âne italien et surtout andalou, on obtiendrait des mulets plus massifs que ceux que l'on y élève en général, aptes non seulement au service de la selle et au transport sur bât mais aussi à la traction.

Poursuivant ses essais, le Gouvernement de Sao Paulo acheta à nouveau en 1925 par l'intermédiaire de M. Mission, ex-directeur du Service de l'Industrie animale, deux étalons bretons de petite taille et d'un type compact en même temps que distingué.

Voici la traduction littérale d'un article écrit en 1928 par M. P. de Lima Corrêa, chef de la Section de zootechnie à Sao Paulo, sur la production d'un animal de trait :

« Dans notre pays, il ne peut y avoir le moindre doute en ce qui concerne les avantages du mulet comme animal de traction ordinaire et d'artillerie. De là est venue l'idée d'essayer de créer un type de mulet plus grand, plus rapide et plus distingué. Pour cela l'animal tout indiqué est certainement le Breton. Tout le monde reconnaît qu'il

est le meilleur géniteur des chevaux de guerre et qu'il est résistant et sobre.

En Argentine, au Maroc et ici, le Breton a démontré sa facilité d'acclimatation et ses faibles exigences, ce qui se justifie aisément par suite de la ressemblance entre le sol du pays où il est né et le nôtre et ses affinités avec l'arabe, race qui lui a légué ses qualités de sobriété.

Les résultats obtenus à Pindomonhangaba sont très encourageants et confirment les prévisions de ceux qui ont eu l'initiative de l'importer.

Les demi-sang issus de Guerebet et Inca, étalons bretons, sont supérieurs aux demi-sang anglo-arabes et anglais et rivalisent avec l'arabe pour leur adaptation au milieu et leur développement. Ce n'est cependant qu'en continuant que l'on pourra se convaincre définitivement de la valeur de cet essai.

Pourtant on peut dès maintenant affirmer que le Breton, s'il ne donne pas directement des sujets de la rusticité adéquate à notre climat, pourra fournir des juments renforcées et agiles dont l'hybridation avec l'âne donnera des mulets de grande taille, forts et résistants, capables de tirer les pièces d'artillerie ».

Le résultat du croisement de l'étalon breton avec la jument indigène dépasse en ce moment les espérances puisque les produits sont trouvés assez bien conformés pour servir directement comme animaux de trait et l'hybridation n'est pas indispensable.

L'Etat de Rio Grande do Sul semble vouloir imiter l'Etat de Sao Paulo. Au congrès de Porto Alègre, un vœu présenté par M. Misson et adopté à l'unanimité demande au

Gouvernement de « ne favoriser en ce qui concerne la production du cheval d'artillerie que l'importation du Breton ».

De même, M. Athanassof, Professeur de zootechnie à l'Ecole d'Agriculture de Piracicaba, préconise dans la « Revue d'Agriculture » de juillet-août 1928 le croisement avec le postier breton dans *l'Etat de Minas*, pour l'approvisionnement de l'Artillerie.

Ces diverses déclarations laissent entrevoir que les centres d'élevage du Brésil et aussi les Haras de l'armée ne tarderont pas à suivre l'exemple de l'Etat de Sao Paulo. Lorsque le cheval breton y aura pleinement démontré une fois de plus son adaptation à tous les milieux et ses qualités de raceur, le Brésil deviendra un débouché important pour l'élevage breton.

CANADA

Le Canada est susceptible de devenir un débouché intéressant pour les reproducteurs bretons. Toutes les conditions semblent favorables au succès d'une telle spéculation.

En premier lieu, l'élevage canadien, surtout celui du cheval, est très arriéré et a grandement besoin d'être amélioré, intensifié, particulièrement dans la région de Québec, par l'introduction de géniteurs de choix.

Les achats effectués aux Etats-Unis et en Angleterre sont très onéreux et ne donnent pas complètement satisfaction ; les éleveurs se plaindraient même d'être souvent « enrossés ».

En outre, et ceci a une importance primordiale pour l'agrément de la race bretonne, le cheval national appelé « *canadien* » que l'on rencontre dans la région de Québec possède une conformation qui l'apparente nettement au cheval breton. Ses caractères sont les suivants :

une tête carrée, c'est-à-dire plutôt courte que longue, et rectiligne ;

des oreilles écartées et plutôt courtes ;

des yeux vifs, à fleur de tête ;

un garrot moyennement élevé ;

des reins larges, courts et forts ;

un poids moyen de 650 kilos pour les mâles et de 550 pour les femelles.

Comparons-les avec ceux du cheval breton !

M. le Professeur Dechambre a constaté cette similitude à plusieurs reprises sur des chevaux canadiens importés en France durant la dernière guerre.

D'ailleurs l'origine bretonne du cheval « canadien », bien que n'étant pas parfaitement démontrée, est fort probable.

Voici ce que M. Bédard, Docteur Vétérinaire, attaché au Ministère de l'Agriculture de la province de Québec, nous écrit à ce sujet :

« Je puis vous assurer que le vrai cheval « canadien » et surtout l'ancien modèle était exactement du type du cheval breton de Montagne. Une grande présomption me fait croire à l'identité de l'origine du Breton et du « Canadien » : d'abord les formes ethniques ; puis les premiers colons qui peuplèrent le Canada, Normands et Bretons, amenèrent ou firent venir des chevaux et des bovins de leur pays d'origine. C'est pourquoi on retrouve ici des chevaux du type breton et normand, à un tel degré de pureté qu'il serait facile de reconstituer parfaitement les races telles qu'elles existent en France. »

Le Gouvernement de Québec s'est proposé de reconstituer la race « canadienne », et il a créé à cet effet des fermes expérimentales où la sélection et les accouplements sont pratiqués sous la direction de personnes compétentes. Mais les représentants de cette race sont en petit nombre et la sélection est une méthode lente de reconstitution.

Un croisement judicieux donnerait à cet élevage un nouvel essor, tout en lui conservant ses qualités. Par suite de son apparenté d'origine et de conformation, l'étalon

breton est tout indiqué pour croiser avec la jument « canadienne ».

D'ailleurs le Ministère de l'Agriculture de Québec a délégué, en 1926, dans le Finistère son sous-ministre M. Grisdale, afin d'étudier les possibilités d'importation d'étalons bretons.

Nous représentons ici un cheval qui a spécialement retenu l'attention de M. Grisdale ; ce type conviendrait bien d'après lui pour le Canada.

Les éleveurs bretons ont donc là une nouvelle porte à l'écoulement de leurs produits. Qu'ils en profitent avant qu'elle ne leur soit fermée.

Il serait urgent d'organiser une expédition de reproducteurs d'élite, choisis d'après le modèle préféré de M. Grisdale, à l'exposition internationale de Québec qui se tient chaque année en septembre. Le Gouvernement de la Province de Québec est disposé à soutenir une telle entreprise ; il favoriserait l'achat des animaux exposés en avançant aux agriculteurs les deux tiers de leur prix.

Comme préliminaire à cette exportation, il serait nécessaire de faire enregistrer la race bretonne aux Annales nationales de ce pays, opération qui pourrait être exécutée par la Société du Stud-Book breton.

« Il ne s'agit que d'organiser méthodiquement une affaire, le succès viendra rapidement. » (De Clerval).



Prototype du cheval « Canadien »



Modèle de cheval breton à essayer au Canada (Cliché Bléas).

CHAPITRE V

Réflexions et Dédutions utiles

Pour lutter avantageusement sur les marchés contre la concurrence, il faut adapter le plus parfaitement possible sa production aux débouchés.

C'est là une loi économique générale qui ne souffre aucune exception et les éleveurs bretons devront pour réussir s'y conformer rigoureusement.

Au cours de cette étude, nous avons constaté que tout n'est pas pour le mieux dans l'élevage breton et, à plusieurs reprises, nous avons signalé des défauts dans sa cuirasse.

Partant de ce principe que l'orientation à donner à une production est fonction des demandes et des exigences de l'acheteur, et nous appuyant sur nos connaissances de

l'élevage finistérien, nous avons essayé de tracer une ligne de conduite pour l'avenir, de dégager des directives qui, bien suivies, ne tarderaient pas à intensifier l'exportation bretonne.

Ces directives ont trait à la sélection, au format des animaux et à leur inscription au livre des origines.

A. — SÉLECTION

La sélection en matière d'élevage consiste à ne choisir et à ne conserver pour la reproduction que des animaux qui par leur modèle, leurs origines et leurs aptitudes sont considérés aptes à améliorer la race ou tout au moins à lui maintenir ses qualités.

La sélection doit donc porter sur les sujets mâles et femelles.

Depuis quelques années, les étalons ont atteint dans le Finistère un degré de perfection convenable. Les reproducteurs indignes de ce nom se font de plus en plus rares dans les stations de monte privées : l'éleveur exige pour la saillie de ses juments de bons étalons. D'autre part l'Administration des Haras en multipliant les épreuves attelées encourage la recherche d'allures brillantes, indice d'énergie.

Mais le lot des poulinières n'est pas aussi relevé et n'offre pas le même degré d'homogénéité. Trop nombreuses sont les juments à conformation défectueuse ou tarées, L'éleveur espère que le produit qu'il en obtiendra héritera uniquement des qualités du père !

Ajoutons que les poulains sevrés prématurément ne parviennent que très tard à leur développement normal et nous n'aurons pas à chercher ailleurs les causes du nombre considérable de déchets qui chaque année encombrant les marchés. Les poulains médiocres ne trouvent pas d'acheteurs ; ils s'entassent dans les foires jusqu'à ce que leurs propriétaires se décident à les céder à vil prix à la boucherie, leur débouché rationnel.

Eleveurs, chaque année vous vous lamentez de la mévente des poulains. A qui la faute ? Sélectionnez vos poulinières ; laissez plus longtemps le poulain auprès de sa mère s'accroître et acquérir sa plastique naturelle. *Préférez la qualité à la quantité* : c'est le remède certain des crises saisonnières de la production.

B. — FORMAT

Pour connaître le format à rechercher dans la sélection des animaux, il faut s'en référer aux leçons de l'exportation.

Hors de France, l'Afrique du Nord et l'Espagne sont incomparablement les meilleurs clients de la Bretagne. En France, ce sont les départements du Midi qui s'approvisionnent le plus en chevaux bretons ; ils achèteraient les six à sept dixièmes de la production bretonne.

« En Bretagne, dit M. R. Musset, la grande émigration des chevaux vers l'Ouest, essentielle au 19^e siècle, le cède en importance aujourd'hui à la grande émigration de chevaux vers le Midi. »

Or quel genre de chevaux exporte-t-on en Afrique, en Espagne et dans le Midi de la France ? Des chevaux de taille plutôt petite (1 m. 50 à 1 m. 56), bien rablés, fiers d'expression, énergiques d'allures : en un mot le vrai breton.

Nous ne partageons pas l'avis de ceux qui voudraient élever en Bretagne un cheval de trait lourd. Les principaux clients demandent un cheval à format moyen, à fins multiples : fournissons-le leur. En outre la nature du sol de la Bretagne s'oppose en général à la production d'un cheval du gabarit de l'Ardennais dont les exigences alimentaires dépasseraient les ressources du pays.

Arrêtons donc cette évolution vers le toujours plus lourd, et produisons des chevaux auxquels puisse toujours s'appliquer la formule : « *du sang sous la masse* ».

C. — INSCRIPTION AU LIVRE DES ORIGINES

Au sujet des « Conditions générales d'exportation d'un reproducteur » nous avons longuement insisté sur les avantages de l'inscription des animaux à un livre d'origines, le Stud-Book pour l'espèce chevaline. Cette inscription confirme la *pureté de la race*, qualité que les étrangers en quête de géniteurs apprécient à sa juste valeur.

A propos de l'Argentine, nous avons signalé l'erreur commise en enregistrant des demi-sang sur un Stud-Book de race pure, et en même temps les méfaits de l'infusion du sang étranger dans la race bretonne.

Voici sur la question une opinion autorisée, celle de M. Poch, qui a accompagné maintes fois les commissions d'achats espagnoles dans le Finistère et qui connaît parfaitement l'élevage breton :

« A quoi bon ces emprunts qui ne peuvent que nuire à votre indigénat. J'ai acheté pour divers besoins et j'achète encore des chevaux dans les régions d'élevage du monde entier et je puis hautement affirmer que vos reproducteurs trait-postiers et trait purs, dans les utilisations auxquelles ils sont destinés, constituent pour la Bretagne un monopole à garder jalousement. »

Aujourd'hui enfin, les éleveurs du Finistère ont compris le danger de l'invasion de chevaux étrangers et ils commencent à réagir.

Mais nous regrettons le peu d'empressement qu'ils mettent à inscrire leurs animaux au Stud-Book ; ils ne trouvent pas dans cet acte un intérêt *immédiat* et ils le négligent trop souvent. Des conférences en vue de leur exposer l'utilité du livre des origines sont fortement à conseiller.

Mais pour écouler des produits même excellents, il est indispensable de les faire connaître ; la réclame est actuellement une nécessité. Que les éleveurs se groupent et organisent un *syndicat d'exportation* auquel incomberont les soins de propagande sous toutes les formes, et qui se chargera principalement de la participation de l'élevage breton aux expositions internationales.

CONCLUSIONS

1. — Malgré la crise actuelle qui frappe la plupart des élevages chevalins par suite de l'extension de la traction mécanique, la production bretonne, et principalement celle du Finistère, est très importante.

2. — C'est que le cheval breton, grâce à son format moyen, à son tempérament énergique, à sa faculté d'adaptation et à sa qualité de raceur, remplit au mieux les conditions requises pour son exportation.

3. — Des nombreux pays qui achètent des chevaux bretons, l'Afrique du Nord et l'Espagne sont les principaux clients du Finistère et de la Bretagne.

4. — Deux Etats, le Brésil et le Canada, semblent destinés à devenir dans un prochain avenir des importateurs d'étalons bretons.

5. — Pour conserver les débouchés et en acquérir de nouveaux, les éleveurs bretons devront, avec l'aide de l'Administration des Haras, adapter le plus parfaitement possible leur production à l'exportation, en poursuivant inlassablement la sélection dans l'indigénat, sélection qui sera confirmée par un livre des origines strictement tenu et exclusivement réservé aux sujets de pure race.

Le Président de la Thèse,

M. GOSSET

Vu : *Le Doyen,*

BALTHAZARD.

Vu et Permis d'Imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

S. CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

AGNOLETTI (Docteur). — *Bretagne hippique*, 28 février 1925.

AUD'HUI. — *Bretagne hippique*, 29 mai 1920.

BLÉAS (F. M.). — *Les chevaux Bretons* (1913).

— *Bretagne hippique* (années 1922 à 1930).

— Le postier breton, *Revue de zootechnie*, août 1923.

CAPDEBIELLE (Docteur vétérinaire). — L'élevage au Maroc, *Thèse* 1925.

CHAMPVALLIER (Général de). — Rapport sur les chevaux à la guerre, *Bretagne hippique*, 14 février 1920.

CHARNACÉE (Guy de). — *Les races chevalines en France* 1869.

CHARPY (Colonel). — L'unification des chevaux bretons, *Journal Ouest-Eclair*, 2 octobre 1929.

— Le concours hippique de Jerez de la Frontera, *Journal Ouest-Eclair*, mai 1929.

CHAUVEAU (Docteur). — Le cheval de trait et l'armée, *Bulletin de la Société nationale d'encouragement à l'agriculture*.

CORNIC (Docteur vétérinaire). — L'influence de développement des voies et moyens de communication sur l'animaliculture et l'état sanitaire des animaux dans le Finistère, *Thèse Paris* 1926.

- DECHAMBRE (P.). — *Les équidés* (Sciences agricoles).
- Un regard sur l'Argentine, *Revue zootechnie*, novembre 1924.
 - L'élevage en Argentine, *Revue de zootechnie*, juin 1925.
 - Quelques notes sur l'élevage en Pologne, *Revue de zootechnie*, août 1928.
 - Le cheval, richesse nationale, *Revue de zootechnie*, août 1925.
- DECHAMBRE ET ROSSIGNOL. — *La production chevaline en France* (1906).
- DARLY (Ed. J.). — Traction commerciale, Rapport au Congrès de l'Utilisation rationnelle du cheval, juillet 1927.
- ENAUD (A.). — De l'utilité des livres d'origines, *Bretagne hippique*, 4 mars 1922.
- FROUIN (Docteur vétérinaire). — Contribution à l'étude de l'élevage du cheval breton, *Thèse Paris*.
- GALTIER. — *Le cheval de trait* (1910).
- GAST. — *Essai sur la Bretagne hippique : le postier breton, le cheval de trait, le cheval de sang* (1907).
- GEOFFROY (Docteur vétérinaire). — *L'élevage à Madagascar* (Imera 1923).
- GESINCOURT (A. de). — *Bretagne hippique*, 6 septembre 1919.
- GINIEIS. — L'établissement d'élevage de Sidi-Tabet, *Bulletin de la Direction générale de l'agriculture, du Commerce et de la Colonisation*, (4^e trimestre) 1923.
- GRAU. — Les débouchés possibles au Canada pour nos races françaises, *Revue de zootechnie*, mai 1924.
- HALGOUET. — Exportation des animaux de pure race, *Rapport à l'Office français d'élevage* 1923.
- HERNANZAEZ. — L'élevage chevalin en Galice, *Revue internationale de renseignements agricoles* (1919).

- INIZAN (V.). — Les Stud-Books ou livres français des origines, *Bretagne hippique*, 8 janvier 1921.
- Rafle de chevaux bretons par les Allemands, *Bretagne hippique*, 26 avril 1919.
- JANINI (R.). — Les chevaux dans la grande guerre : enseignement et orientation, *Revue internationale de renseignements agricoles*, Juillet-septembre 1924.
- LA GATINAIS (Vicomte de). — A propos des chevaux étrangers importés pendant la guerre, *Bretagne hippique*, 19 avril 1919.
- LANGLOIS DU FEU. — *Bretagne hippique*, 24 février 1923.
- LANDRIEU. — Importation et vente de reproducteurs en Argentine. *Revue de zootechnie*, juin 1927.
- Les journées hippiques de Landerneau, *Revue de zootechnie*, novembre 1925.
- LANGELIER (G. A.). — *Le cheval Canadien*, Ministère fédéral de l'agriculture, Canada (1920).
- LE BAIL. — *Le Finistère agricole*.
- LEGENDRE (G.). — Les races chevalines françaises au Brésil, *Revue de zootechnie*, août 1926.
- LEGER (Docteur vétérinaire). — *Bretagne hippique*, 9 juillet 1927.
- LELEU (Docteur vétérinaire). — Orientation nouvelle dans l'élevage des chevaux et des mulets en Tunisie, *Revue de zootechnie* avril 1923.
- MAGNE (J. H.). — *Races chevalines et leur amélioration*.
- MARENCO (Docteur). — *Bretagne hippique*, 16 juin 1928.
- MARTIN (Docteur vétérinaire). — Les Etablissements hippiques du Maroc et l'élevage du cheval au Maroc (*Thèse Toulouse*).
- MERLE (Docteur vétérinaire). — L'élevage du cheval dans le Finistère, *Revue de zootechnie*, décembre 1926.
- MIQUEL (Commandant Henri de). — *Bretagne hippique*, 4 novembre 1922.

- Misson. — L'exposition d'élevage de Minas-Géraes, *Revue de zootechnie*, octobre 1928.
- L'exportation des races françaises au Brésil pour l'amélioration des races indigènes, *Revue de zootechnie*, décembre 1921.
- MORIN (Adrien). — *Rapport annuel de la Société générale des Eleveurs de la province de Québec*, 1923.
- MUSSET (R.). — *L'élevage du cheval en France*.
- OLLIVIER (A.). — Préface du *Tome II du Stud-Book de la race Postière Norfolk-Bretonne* (1913).
- *Bretagne hippique*, 25 février 1922.
- PICHON. — Elevez des Postiers bretons, *Bretagne hippique*, 22 août 1925.
- POCH. — *Bretagne hippique*, 17 juillet 1926.
- PUYBERTIER (L.). — En Algérie, *La France active*, 1929.
- RANÇOURT (Le comte de). — Le cheval de guerre, *Mémoire* (d'après la *Bretagne hippique* du 20 août 1921).
- ROBIEN (Comte Henri de). — Préface à *L'Elevage du cheval en France*, par R. Musset.
- *Le Norfolk Breton devant l'opinion*, 1907
- SALVÈRE (Bernard de). — Services des Remontes et Haras marocains, *Bulletin du cheval national de trait léger*.
- TABARLY (Docteur vétérinaire). — L'acclimatement en Algérie (*Thèse* 1926).
- TROUETTE (Docteur vétérinaire). — *La production du cheval agricole en Algérie*, 1913.
- VAUSSAY (Vicomte de). — Préface du *Second fascicule du Stud-Book breton* (1911).
- VELU (Docteur vétérinaire). — La deuxième grande semaine agricole du Maroc, *Revue de zootechnie*, août 1925.
- VOITELLIER (Ch.). — L'élevage du cheval en Bretagne, *Revue de zootechnie*, juillet 1926.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
--------------------	---

PREMIERE PARTIE

Conditions générales de l'exportation d'un reproducteur ..	7
--	---

CHAPITRE I

Race et individu	9
------------------------	---

CHAPITRE II

De la propagande au service de l'exportation	19
--	----

DEUXIEME PARTIE

L'exportation du cheval breton et particulièrement de celui du Finistère	25
---	----

CHAPITRE I

Production chevaline du Finistère	27
---	----

CHAPITRE II

Pourquoi le cheval breton s'exporte-t-il ?	39
--	----

CHAPITRE III

Pays importateurs de chevaux bretons	55
--	----

CHAPITRE IV

Autres débouchés possibles	97
----------------------------------	----

CHAPITRE V

Réflexions et déductions utiles	105
CONCLUSIONS	111
BIBLIOGRAPHIE	113



Imp. du Montparnasse
47, rue de la Gaîté, 47
-:- PARIS XIV' -:-



